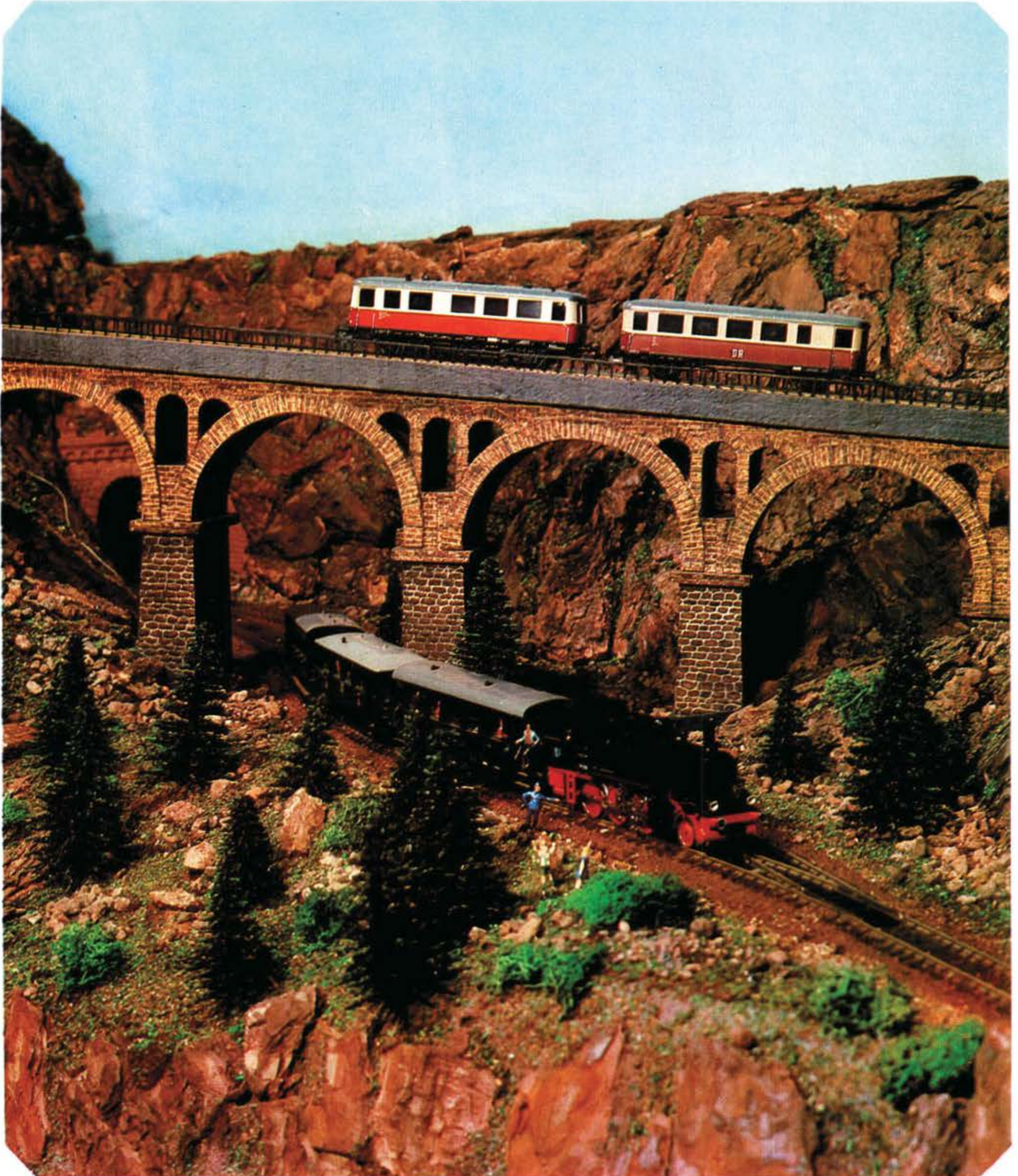
12/82

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

XXIX. Internationaler Modellbahnwettbewerb



Eisenbahnen im Winter ...

... bieten natürlich Möglichkeiten, einmalige Motive im Bilde festzuhalten. Wir wissen alle, daß gerade dann, wenn große Schneemassen von den Bahnanlagen zu beseitigen sind, sich Tausende Frauen und Männer Tag und Nacht dafür einsetzen, den Zugverkehr sicher aufrechtzuerhalten. Das Interesse, die Bahn in dieser reizvollen Jahreszeit auf den Film zu bannen — sei es in Farbe oder in Schwarzweiß — hat bei den Eisenbahnfreunden merklich zugenommen.
Vielleicht probieren Sie es auch einmal!

1 Als zwischen Saalfeld und Sonneberg die 95er noch planmäßig dampfte, standen täglich Eisenbahnfreunde an dieser Strecke. U. B. z. die 95 0028 auf dem Viadukt „Nasse Delle" am 1. Februar 1980 vor einem Personenzug.

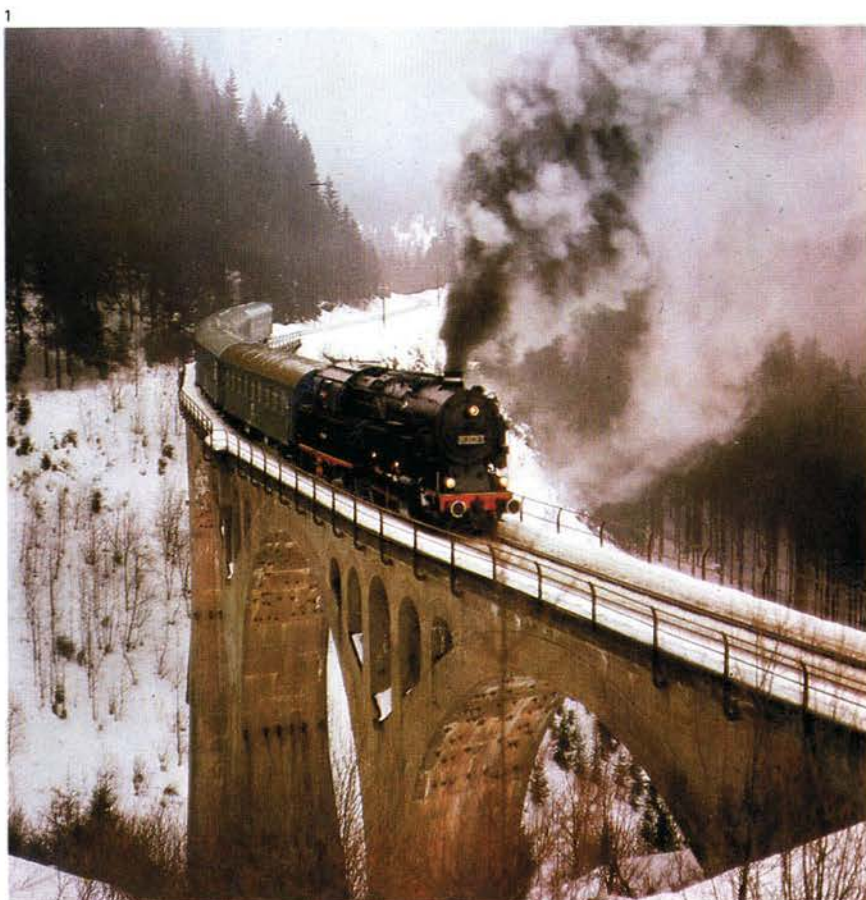
2 Der starke Winter 1978/79 ist noch in guter Erinnerung. Wenn es auch vielfach Zugverspätungen gab, die Eisenbahn fuhr, wie hier am 20. Januar 1979 auf der Strecke Karl-Marx-Stadt—Bärenstein mit der Lok 110 727.

3 Heizlokomotiven sind besonders während der Wintermonate noch heute in manchem Bw unentbehrlich. Lok 86 1056 vor dem Bw Falkenstein (Vogtland) am 13. Februar 1978, wo sie auch im Winter 1981/82 Dienst tat.

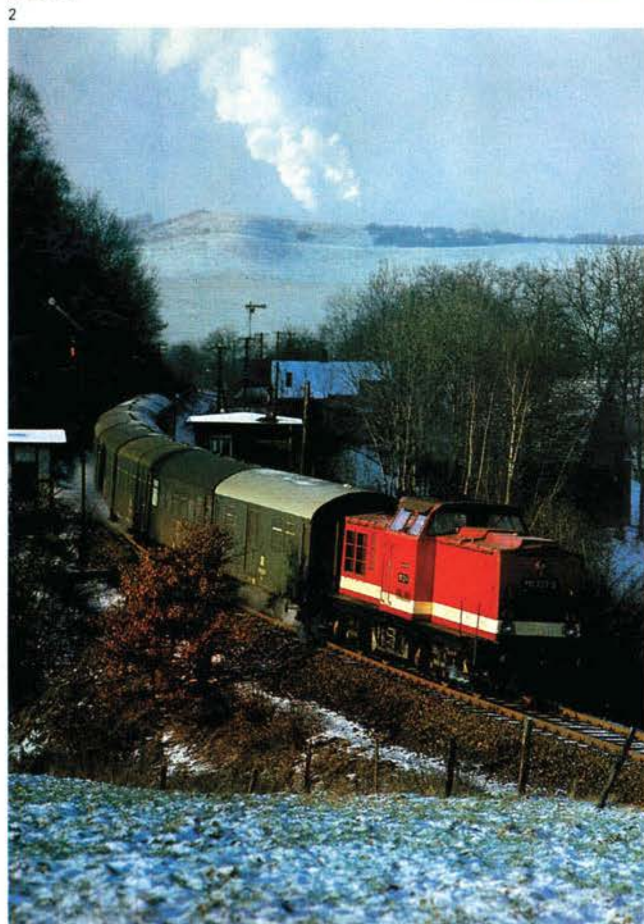
4 Traditionslok 94 1292 bei Schleusingen Ost am 19. Februar 1978.

Fotos: R. Steinicke, Dresden (2) und G. Feuereißen, Plauen (2)

1



2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

12/82

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild
Auch in diesem Jahr organisiert die Berliner Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg", die anläßlich ihres 20jährigen Bestehens als Hervorragendes Volkskunstkollektiv ausgezeichnet wurde, eine Modellbahn-Ausstellung, die vom 18. Dezember 1982 bis 4. Januar 1983 geöffnet sein wird.
Das Foto zeigt einen Ausschnitt von der H0-Gemeinschaftsanlage, die insgesamt aus drei Teilen besteht und Hochgebirgsatmosphäre vermittelt. Das Motiv: Hauptbahn mit einer im Entstehen begriffenen Zahnradbahn. Neben dieser interessanten Anlage gibt es noch mehr zu sehen. Ein Besuch lohnt sich!

Foto: P. Dargel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Dipl.-Wirtschaftler Rolf Karl, Sonneberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 11. 1982
Geplante Auslieferung: 13. 12. 1982

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



5. Verbandstag des DMV der DDR — Beitrag für sozialistische Lebensweise

Im Klubhaus der Eisenbahner in Magdeburg fand am 5. November 1982 der 5. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR statt. Das höchste Organ des Verbandes nahm die Rechenschaftsberichte des Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission entgegen, faßte zwei Beschlüsse über grundsätzliche Aufgaben und Änderungen des Statutes und wählte einstimmig das neue Präsidium und die Zentrale Revisionskommission.

„Alle Mitglieder unseres Verbandes wissen", sagte Präsident Dr. Ehrhard Thiele, „daß wir unserer interessanten Freizeitbeschäftigung nur nachgehen können, weil durch die konsequente Friedenspolitik unserer Partei und Regierung dazu die Voraussetzung geschaffen wird. Dafür möchten wir an dieser Stelle besonders danken und damit die Verpflichtung verbinden, auch in Zukunft alles zu tun, um die uns gestellte kulturpolitische Aufgabe zu erfüllen." Ein herzlicher Dank galt auch dem Minister für Verkehrswesen der DDR und seinem Leitungskollektiv für die hervorragende materielle und ideelle Unterstützung, die sich in vielfältiger Form auf allen Gebieten der Verbandsarbeit widerspiegelt. Dank erhielten auch das Ministerium für Volksbildung, die Pionierorganisation, die Betriebe der Modellbahn-Industrie, der VEB transpress-Verlag, der Verlag Bild und Heimat und alle Nahverkehrsbetriebe unserer Republik, die durch eine ständige Fürsorge dem Verband wertvolle Hilfe geben.

Im Rechenschaftsbericht konnte festgestellt werden, daß die auf dem 4. Verbandstag gestellten Aufgaben voll erfüllt worden sind. Der Verband ist heute, nach über 20jährigem Bestehen, eine gesellschaftliche Kraft, die ihren festen Platz in unserer sozialistischen Gesellschaft einnimmt. In den vergangenen vier Jahren konnte dank einer ideenvollen und fleißigen Tätigkeit in den Arbeitsgemeinschaften, Kommissionen und Bezirksvorständen ein großer Schritt nach vorn getan werden. So ist die Mitgliederzahl um 28 Prozent auf 7430 gestiegen, darunter sind 1020 Schüler. Zur guten Bilanz der zurückliegenden Legislaturperiode zählen auch 174 000 Stunden, die im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative zum Auf- und Ausbau von Arbeitsräumen, zur Unterstützung der Deutschen Reichsbahn und der Nahverkehrsbetriebe geleistet wurden sowie 80 000 Mark Spenden für das Solidaritätskonto.

Der Rechenschaftsbericht enthielt eine Fülle von Beispielen bemerkenswerter Aktivitäten. In den vergangenen Jahren sind z. B. über 60 historische Straßenbahnfahrzeuge neu aufgebaut, restauriert und in ungezählten freiwilligen Arbeitsstunden als technische Denkmale hergerichtet worden. Eine außerordentlich gute Aufnahme fanden der Film „Traktion mit Tradition" sowie die zahlreichen Sonderfahrten. Wertvolle Erfahrungen wurden mit vertraglichen Vereinbarungen (AG 3/72 Annaberg-Buchholz und AG 3/75 Zwickau) mit der Deutschen Reichsbahn über Pflege- und Unterhaltungsarbeiten an Traditionsfahrzeugen gesammelt, die aber noch stärker verallgemeinert werden müssen.

An rund 18 000 Ausstellungstagen zeigten Arbeitsgemeinschaften ihre Ergebnisse beim Bau von Anlagen und Modellen Hunderttausenden Besuchern. Hinzu kommen noch viele Aktivitäten auf internationaler Ebene, im MOROP, im Internationalen Modellbahn-Wettbewerb, im Zusammenwirken mit Verbänden sozialistischer Länder.

Im Tagungsraum stand auf einem Transparent: „Kulturvolle Freizeitbeschäftigung — Ausdruck sozialistischer Lebensweise". Die Rechenschaftsberichte als auch die 18 Diskussionsredner machten deutlich, daß unser Verband auch aktiver Gestalter sozialistischer Lebensweise ist. Darin waren sich auch der Mitarbeiter der Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen im ZK der SED, Dieter Zobel, der Präsident des MOROP, Ferenc Szegö, der Mitarbeiter beim Zentralvorstand der IG Transport- und Nachrichtenwesen Manfred Kuhn und der Stellvertreter des Generaldirektors des VEB Kombinat Spielzeuge Sonneberg Klaus Ehnes mit uns einig, die als Gäste am Verbandstag teilnahmen. Ausführlicher berichten wir im Heft 1/1983.

R. H.

Das Präsidium

Dr. Ehrhard Thiele, Präsident
Günter Mai, Vizepräsident
Werner Löscher, Vizepräsident
Prof. Dr. Harald Kurz, Vizepräsident
Helmut Reinert, Generalsekretär
Heinz Bernhard
Dr. Christa Gärtner
Heinz Haase
Wolfgang Hanusch
Hans-Joachim Heine
Olaf Herfen
Rudi Herrmann
Dr. Michael Huth
Winfried Liebschner
Rudolf Mack
Andreas Mansch
Siegfried Miedecke
Peter Reichardt
Hans-Henning Schauer
Rudolf Starus
Rolf Steinicke
Helmut Übelhör
Hansotto Voigt
Hans-Dieter Weide
Bernhard Westphal

Die Zentrale Revisionskommission

Achim Delang, Vorsitzender
Heinrich Baum
Werner Burandt
Horst Kohlberg
Günther Schönherr

Vorsitzende der Kommissionen des Präsidiums

Heinz Haase, Nahverkehrsfreunde
Wolfgang Hanusch, Wettbewerbe
Olaf Herfen, Technik
Rudolf Starus, Öffentlichkeitsarbeit
Rolf Steinicke, Freunde der Eisenbahn
Hans-Dieter Weide, Jugend

Ergänzung zu Frankfurt (Oder) — Kietz

Dieter Walzik aus Berlin schrieb uns nach Veröffentlichung des Beitrages „125 Jahre Frankfurt (Oder) — Kietz":

„Gemäß der Kilometrierung müßte eigentlich die Jubiläumsstrecke Kietz—Frankfurt (Oder) genannt werden, denn sie begann beim Kilometer 0,0 in Küstrin-Kietz (heute Kietz) und endete beim Kilometer 28,57 in Frankfurt (Oder). Von dieser Strecke existiert eigentlich nur noch der Teil zwischen Kietz und der ehemaligen Betriebsstelle Wüste Kunersdorf (Wü), etwa 3,3 km südlich von Lebus beim Streckenkilometer 20,6 gelegen.
Der Abschnitt zwischen der heute nicht mehr bestehenden Abzweigstelle Wü und Booßen wurde erst mit dem Bau des Verschiebebahnhofes Frankfurt (Oder) – Baubeginn ab 1910 – geschaffen. Deshalb gibt es heute nur noch eine Strecke bei der DR, die die Bezeichnung Kietz—Booßen trägt. Diese Strecke war zweigleisig ausgebaut und diente vom Vbf Frankfurt (Oder) über Booßen bis zur Abzw Wü dem Güterverkehr, während die ursprüngliche Strecke über Wü und Kliestow (Kreis Lebus) nach Frankfurt (Oder) Personenbahnhof (Fk) dem Personenverkehr vorbehalten blieb und zwischen Wü und Fk eingleisig betrieben wurde.
Letzterer Abschnitt existiert seit Betriebseinstellung im Frühjahr 1945 nicht mehr. Er wurde abgebaut, da die geringen Zugzahlen in Richtung Kietz eine Wiederinbetriebnahme nicht erforderlich machten.
Die Wiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Booßen und Podelzig erfolgte im Jahre 1947. Zwischen Frankfurt (Oder) Pbf und Booßen wird seit dieser Zeit das sogenannte Personenzuggleis der Strecke nach Bad Freienwalde mit genutzt.
Nach Beseitigung der Schäden an den Bahnanlagen, die durch die Überschwemmungskatastrophe vom März 1947 im Oderbruch hervorgerufen wurden, erfolgte die Betriebsaufnahme ab Oktober 1948 bis Reitwein. Zwischen Kietz und km 7,2 blieb die Strecke weiterhin unterbrochen. Erst Mitte 1950 konnte die Strecke wieder durchgehend bis Kietz befahren werden.
Um eine direkte Verbindung von der Strecke Berlin—Kietz (Kostrzyn) nach Frankfurt (Oder) unter Tangierung von Kietz zu schaffen, wurde in den letzten Jahren des zweiten Weltkrieges die sogenannte ‚Berliner Kurve' konzipiert. Sie sollte in erster Linie strategischen Belangen der faschistischen Kriegsführung dienen. Diese Kurve wurde jedoch nicht mehr vollendet, lediglich das Planum war 1945 vorhanden. Erst mit der Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Kietz zum Grenzbahnhof wurde sie als Gleis 16 des Bahnhofes Kietz 1953/1954 fertiggestellt. Nunmehr bestand die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, zwischen dem Rbf Frankfurt (Oder) und dem Oderbruch in Richtung Werbig Nahgüterzugverbindungen herzustellen und gleichzeitig eine Umleitungsstrecke zwischen Frankfurt (Oder) und Werbig über Kietz zu schaffen.
Abschließend sei noch bemerkt, daß die im Januar 1920 gebildete Reichsbahndirektion Osten zunächst ihren Sitz in Berlin hatte. Erst im September 1923 wurde sie nach Frankfurt (Oder) verlegt."

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR
und die Redaktion „modelleisenbahner"
wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes
und ihren Angehörigen sowie den Lesern der Zeitschrift
ein frohes Weihnachtsfest
und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Heck- an Heck-Traktion in Merseburg

Diesen auf der Linie 15 des VE Verkehrsbetriebes Halle in Merseburg abgewickelten Betrieb erwähnten wir im Heft 10/82 auf der Seite 5. Reinfried Knöbel aus Dresden schrieb uns dazu:

„Auch in Dresden wird bei Bedarf mit zwei T4D-Triebwagen diese Betriebsart angewendet. In den Jahren 1980/81 erwies sich der Einsatz eines solchen Zuges besonders während des Ausbaus der 1,7 km langen Strecke vom Straßenbahnhof Reick nach Prohlis als vorteilhaft. Bei Bedienung entsprechender Teilstrecken kann unmittelbar an die betreffende Baustelle herangefahren und ohne Nutzung einer Wendeanlage wieder zurückgefahren werden."

Auch in anderen Städten, wie vor einiger Zeit in Schwerin und Magdeburg, bewährt sich diese Technologie. Doch bewerkenswert ist in Merseburg die Tatsache, daß dieser Betrieb ständig – also nicht nur bedarfsweise – abgewickelt wird.

Museum in Kirchberg ad acta gelegt?

Unser Leser Thomas Eickel aus Zwickau schrieb uns:

„Mit großer Freude verfolge ich die Initiativen zahlreicher Eisenbahnfreunde, historische Fahrzeuge und Eisenbahnbauten zu erhalten. Besonders erwähnenswert ist der Museumsbahnhof Oberrittersgrün im Kreis Schwarzenberg. Ein Anziehungspunkt ist auch der Denkmalzug im erzgebirgischen Geyer. Alle diese Objekte – wie auch andere – werden mit viel Liebe gepflegt. Um so erstaunter war ich, als ich mir in Kirchberg bei Zwickau einen Teil der ehemaligen Bahnanlagen der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau—Kirchberg etwas genauer ansah.
Ein Teil dieses Geländes wird heute vom VEB Kraftverkehr Zwickau als Abstellplatz genutzt. Noch vorhanden ist der alte Lokschuppen, dessen äußerer Zustand mehr als erschreckend ist. Sämtliche Türen und Fenster sind stark demoliert.
Die im Schuppen abgestellte 99 581 ist zwar noch weitgehend erhalten. Jedoch sind auch die dort abgestellten Personenwagen 970-325 und 974-600 sowie der Gepäckwagen 974-382 stark beschädigt. Die Wagen wurden inzwischen völlig ausgeschlachtet. Für solche Zwecke hätte man auf den Ankauf dieser Fahrzeuge verzichten sollen. Ich frage mich, was soll daraus noch weiter werden?"

Diese Frage leiten wir hiermit an den Rechtseigentümer des Gebäudes und der Fahrzeuge, dem Rat der Stadt Kirchberg, weiter.
Die älteste sächsische Schmalspurbahn hätte längst ein attraktives Denkmal verdient. Und das wäre mindestens schon 1981 zum 100jährigen Geburtstag dieser Bahn fällig gewesen.

Altes Schild und dennoch aktuell!



Eingesandt von Gert Hufe aus Ilmenau.

Rolf Küpper, Rudolstadt

Die Oberweißbacher Bergbahn

Jährlich erholen sich Tausende Urlauber in den Bergen und Wäldern des Thüringer Waldes. Nicht nur die Naturschönheiten des Schwarzatales sind begehrte Erholungszentren. Zu diesem Landstrich gehört auch die Oberweißbacher Bergbahn. An der Strecke Rottenbach—Katzhütte liegt die kleine Talstation Obstfelderschmiede, wo die Standseilbahn ihren Anfang nimmt. Sie besteht im Jahre 1983 60 Jahre. Viel wurde über dieses Verkehrsmittel schon geschrieben; deshalb soll in diesem Beitrag auf besonders interessante und bisher vielfach unbekannte Entwicklungsetappen eingegangen werden.

Transportprobleme mußten gelöst werden

Bald nach Betriebseröffnung der Saalbahn im Jahre 1874 und ein Jahr später der Strecke Saalfeld—Arnstadt entstand das Bedürfnis, auch das Schwarzatal durch eine Eisenbahn zu erschließen. Im Juni 1900 wurde hier der erste Abschnitt freigegeben. Wenig später konnte dann die gesamte Bahn von Rottenbach nach Katzhütte befahren werden. Nun hatten die Talgemeinden ihre Eisenbahn, und die dort hergestellten Industriegüter rollten schnell und billig in andere Landesteile.

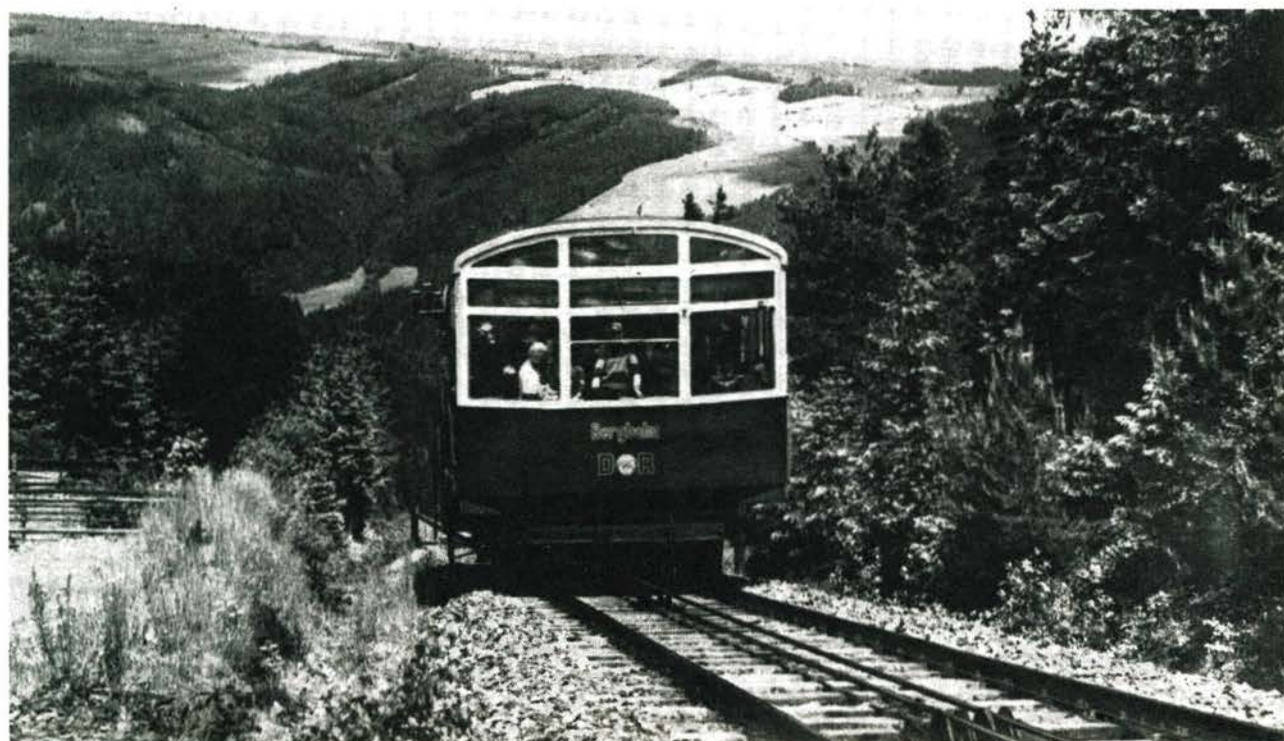
Für die oberhalb von Obstfelderschmiede gelegenen vier Berggemeinden aber blieb das Transportproblem weiterhin ungelöst. Die dortigen Bewohner mußten mit ihren Fuhrwerken auf oft unmöglichen Gefällestrecken die Fertigprodukte zu den Talstationen Mellenbach und Sitzendorf fahren. Beladen mit den lebensnotwendigen Gütern begann der steile Aufstieg erneut und das zu jeder Jahreszeit. Als in den Jahren 1912 und 1913 noch die Strecke Wallendorf (heute Lichte Ost)—Ernstthal—Lauscha—Sonneberg eröffnet wurde, blieb den Berggemeinden keine andere Lösung, als unbedingt eine Verbindung an eine der bestehenden Strecken zu fordern. Bis 1919 – der erste Weltkrieg verhinderte die Realisierung weiterer Projekte – zögerte sich der so dringend erforderliche Bahnbau hinaus. Indes stand aber fest, daß die verkehrstechnische Erschließung nur mit einer Bergbahn, der sich eine Flachbahnstrecke anschloß, möglich war. Noch im Juni 1919 kam es zur Gründung der „Oberweißbacher Bergbahn-Aktiengesellschaft".

Am 14. Juli 1919 wurden der Bau als „öffentliche Notstandsarbeit" und am 11. August 1919 das Statut der Aktiengesellschaft genehmigt. Im Herbst 1919 erhielt der bekannte thüringische Baurat Dr. Bäseler den Auftrag, das Bergbahn-Projekt zu begutachten. Anfänglich waren mehrere Projekte im Gespräch. Die Entscheidung fiel dann schließlich zugunsten der kürzesten, aber auch steilsten Strecke. 300 m Höhenunterschied waren zu überwinden.

1



2



Von dem anfangs geplanten Aktienkapital übernahm der thüringische Staat 300000 RM, die übrigen Anteile in Höhe von einer Million RM mußten die beteiligten Gemeinden selbst aufbringen. Sofort wurden bei der damaligen Bezirkssparkasse in Königsee 25 % der gesamten Summe des Anfangskapitals eingezahlt. Rechtliche Schwierigkeiten begannen dann unmittelbar beim Vermessen der vorgesehenen Steil- und Flachbahnstrecke. Viele Bewohner waren nicht bereit, ihren Grund und Boden für den Streckenbau abzugeben und zu verkaufen, zumal der Geldwert inflationsbedingt ständig sank.

Flachbahn entstand zuerst

Begonnen wurde der Bau schließlich mit der Flachbahn von Cursdorf aus. Zu diesem Zeitpunkt stand aber immer noch nicht fest, ob die bevorstehende Steilstrecke als Zahnrad- oder Seilbahn betrieben werden sollte. Die Flachstrecke wurde abgesteckt, und die Bäume beiderseits der künftigen Trasse wurden gefällt. Während dieser Arbeiten erteilte Dr. Bäseler der Waggonfabrik in Gotha den Auftrag zum Bau der ersten Wagen.

Bis zu 300 Menschen arbeiteten damals an der Strecke. Das gesamte Baumaterial mußte mühevoll mit Fuhrwerken von den Talstationen heraufgeschafft werden. Durch die inflationäre Unsicherheit ging der Bahnbau nur schleppend voran. Überall wurde gespart, und die Zulieferfirmen kamen nur zögernd ihren Aufträgen nach. Aus den gefällten Fichten beiderseits der Strecke entstanden Schwellen, die – weil sie ungetränkt blieben – nach drei Jahren wieder ausgewechselt werden mußten. Die Gleisanlagen wurden mit sogenannten und aus Königsberg beschafften Abfallschienen hergestellt. 16 verschiedene Schienenprofile kamen zum Einbau. Inzwischen standen auch zwei Arbeitswagen zur Verfügung, die teilweise per Pferd oder Hand bewegt wurden. Baurat Dr. Bäseler kaufte vom städtischen Gaswerk Erfurt eine Lokomotive. Sie wurde zerlegt und abtransportiert. Die Lok war ein technisches Kuriosum. Das Lagerspiel der einzylindrigen mit Glühkopfmotor ausgerüsteten Benzollok betrug 12 mm, so daß der Beimann während der Fahrt ständig Öl auf die Lager gießen mußte. Wenn die Lok lief, hörte man ihren Krach bis Deesbach und Barigau.

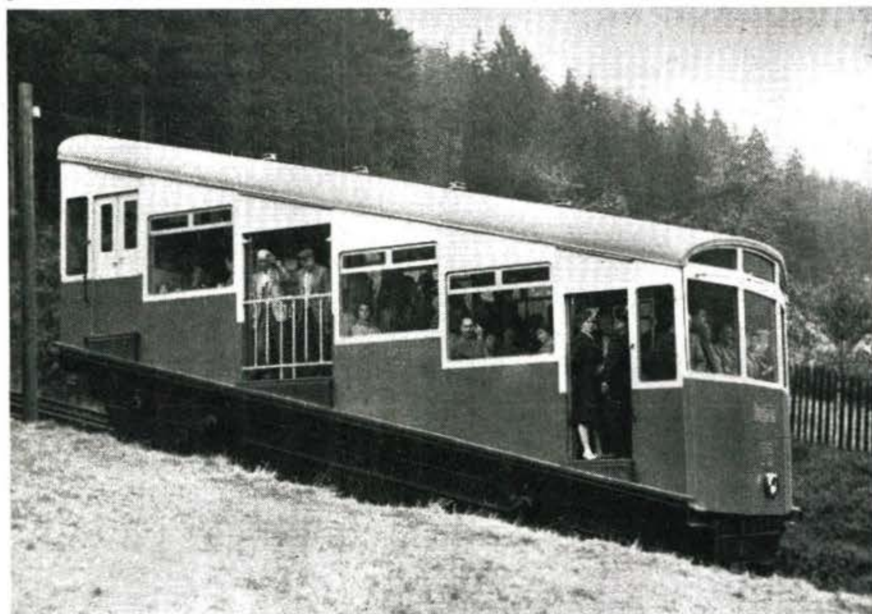
Da die gesamten Oberbauarbeiten ausschließlich manuell ausgeführt werden mußten, konnte die vorgesehene 18monatige Bauzeit nicht eingehalten werden.

Die Freigabe der nur 2,6 km langen Flachstrecke erfolgte durch eine Probefahrt mit einigen Ratsmitgliedern der Gemeinden nach 3½jähriger Bauzeit. In freudiger Erwartung erfolgte die sogenannte Jungfernfahrt von Cursdorf nach Lichtenhain. Die Fahrt endete aber damit, daß die Lok die Steigung 1:50 von Oberweißbach nach Cursdorf nicht bewältigte; ein donnernder Knall, und die Hauptdichtung war defekt.

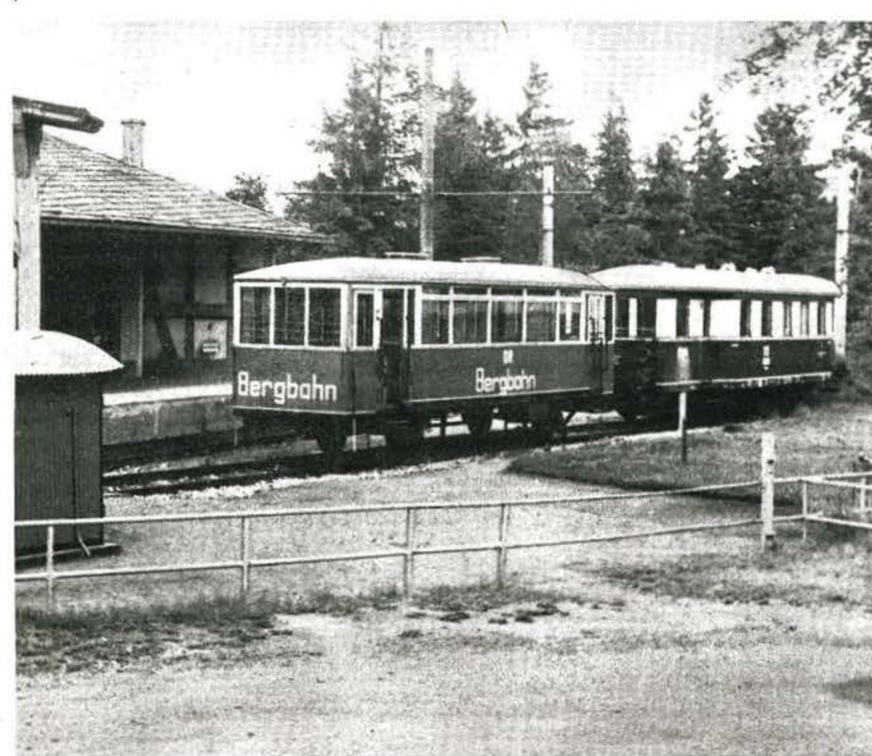
Bau der Bergbahn schloß sich an

Große Probleme bereitete die Herstellung der Steilstrecke von Lichtenhain hinunter nach Obstfelderschmiede. Während der Vorbereitungs- und Vermessungsarbeiten an der Steilrampe hatte die Firma Heckel in Saarbrücken die eigentliche Standseilbahn konstruiert. Die gleiche Firma errichtete auf der

3



4



1 Blick von der Güterbühne auf den Personenwagen der Bergbahn.

2 Personenwagen vor der Ankunft in Lichtenhain.

3 Seitenansicht des Personenwagens.

4 Reservewagen für die Steilstrecke.

Lichtenhainer Bergstation ein Maschinenhaus, in dem ein 80 kW-Motor Platz fand. Bereits 1922 stieg die Bausumme weiter und belief sich nun auf 4,8 Millionen RM.
Bis zum Februar 1922 waren die Steilstrecke abgesteckt und eine Schneise geschlagen. Wie auf der oberen Flachstrecke wurden die gefällten Fichten an Ort und Stelle wieder zu Schwellen verarbeitet und gestapelt. Mit Hilfe einer dampfbetriebenen Seilwinde in der Bergstation Lichtenhain konnten beladene Kipploren mit dem benötigten Material über die Rampe abgelassen werden. Diese Arbeit war eine regelrechte Schinderei, da die durchschnittliche Neigung bis zu 250 ‰ betrug. Die Arbeiter bewegten sich teilweise wie Akrobaten auf dieser Steilstrecke. Die Spurweite der Standseilbahn beträgt 1800 mm. Um das Rutschen der Erdmasse zu verhindern, mußten in Abständen von 150 bis 200 m Ankerschwellen angebracht und Schienenstützen in das Packlager einbetoniert werden.
Die gelieferte Güterbühne und der Personenwagen konnten aufgrund ihrer anomalen Breite erst an Ort und Stelle montiert werden.
Auf halber Höhe befindet sich eine Ausweichstelle, die nach 9 Minuten Fahrzeit erreicht wird.

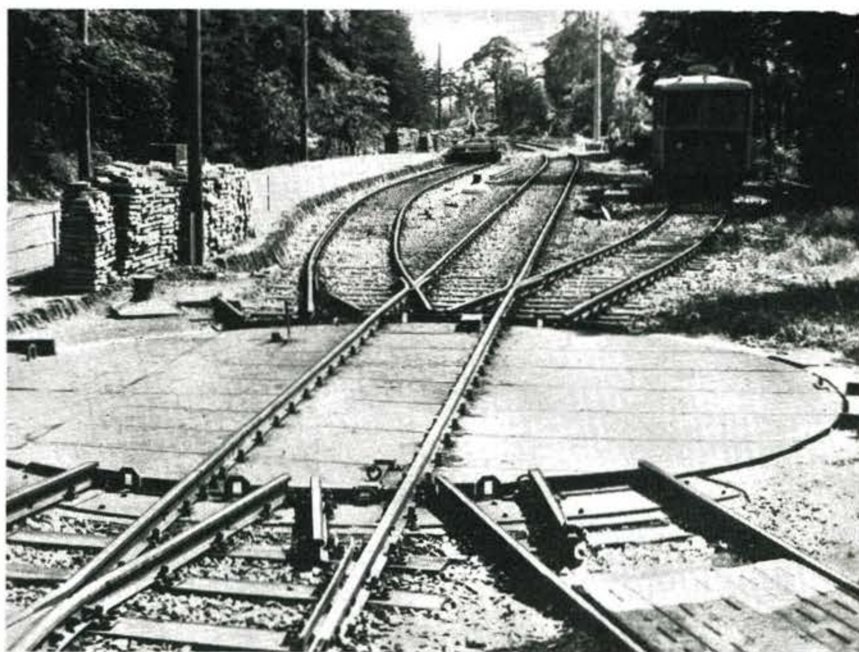
Aufnahme des Betriebes

Um das finanzielle Defizit etwas auszugleichen, wurden schon 1922 ab und zu einige Fracht- und Personenfahrten absolviert. Das sprach sich sehr schnell herum, und an manchen Sonntagen herrschte großer Andrang. Kleine Pannen blieben allerdings anfänglich nicht aus. Die offizielle Eröffnung fand am 15. März 1923 statt, nachdem der Personen- und Güterverkehr schon im beschränkten Umfang ab 1. März 1923 aufgenommen worden war.
Unterdessen wurde die obere Flachstrecke elektrifiziert und noch viel improvisiert, da der erforderliche Strom durch ein Hintereinanderschalten von Stromerzeuger und Batterie gewonnen werden mußte. Die so gewonnene Elektroenergie reichte gerade aus, um den Triebwagen einzusetzen. Die oben erwähnte Lok wurde demontiert und später vermutlich verschrottet. Die örtliche Tageszeitung berichtete damals von einem enormen Pfingstverkehr 1923, so daß zusätzlich viele Sonderfahrten abgewickelt werden mußten. Eine Fahrt kostete in jener Zeit 300 RM – es war ja Inflation. Tageseinnahmen von über 6 Millionen RM waren damals normal.

Die Nahgüterzüge brachten von Rottenbach kommend die Waggons an der Spitze des Zuges bis zur Station Obstfelderschmiede. Der Diensthabende hatte damals kein leichtes Amt, er war Mädchen für alles: Fahrkartenverkäufer, Telefonist, Aufsicht und Rangierer. War ein Nahgüterzug eingetroffen, holte er sich nach sicherungstechnischer Zustimmungsabgabe von Mellenbach die Erlaubnis ein. Dadurch konnte in Mellenbach keine Signalbedienung mehr in Richtung Obstfelderschmiede erfolgen. Die für die Höhendörfer bestimmten Waggons wurden abgehängt, Richtung Mellenbach rangiert und über eine handverschlossene Weiche in eines der beiden Abstellgleise geschoben. Anschließend holte die Lok die inzwischen von Lichtenhain heruntergebrachten Güterwagen, mit denen sie dann wieder an den Zug fuhr. Nach einer Bremsprobe ging es weiter in Richtung Katzhütte. Die eigentliche und sehr schwere Arbeit begann dann erst. Die angekommenen Wagen mußten an lange, über Umlenkrollen zu einer kleinen Trafostation führenden Seile gehängt und von dort auf eine Drehscheibe geschoben werden. Auf der Güterbühne verladen, wurden sie dann verankert. In Lichtenhain angekommen, erfolgte ebenfalls über eine Drehscheibe das Umsetzen auf die Gleise der Flachbahnstrecke.
Die 1,4 km lange Seilbahn überwindet in 18 Minuten immerhin einen Höhenunterschied von über 320 m. Das erforderliche Drahtseil lieferte die Seilfabrik Zwickau (heute VEB Seilfabrik Zwickau). Die Liegedauer eines Seiles beträgt ungefähr 5 bis 7 Jahre. Probestücke von 2,5 m Länge müssen für Prüf- und Untersuchungszwecke in Lichtenhain aufbewahrt werden. Turnusmäßig finden jährlich eine Haupt- und eine Zwischenuntersuchung statt.

Was ist, wenn das Seil reißt?

Das 41 mm starke Drahtseil läuft über Rollen zwischen den Gleisen und kann mit rund 89,8 kN belastet werden. Es wurden mehrere Varianten der Sicherung getroffen. Falls die Geschwindigkeit von 2,1 m/s erreicht ist, ob Tal- oder Bergfahrt, sprechen die Sicherheitseinrichtungen an, um beide Fahrzeuge sofort anzuhalten. Eine mit der Achse verbundene Exzenterscheibe wird dann durch einen Stift gelöst, und der Exzenter schlägt auf den Schienenkopf auf. Die andere Sicherung ist durch eine Fang- bzw. Zangenvorrichtung gegeben. Sollte der Wagen keinen Stillstand erreichen, lösen sich nachträglich noch drei Fangvorrichtungen aus. Sie wirken so, daß sich am doppelten Führungsgrad (doppelter Spurkranz) je zwei Zangen an den konisch ausgebildeten Schienensteg anpressen. Die anderen Sicherungen befinden sich in der Kraftstation der Bergbahn in Lichtenhain, um bei eventuel-



Für den Modelleisenbahner nicht uninteressant: Die Drehscheibe in Lichtenhain.
Fotos: Sammlung Verfasser (2), G. Fromm, Erfurt (1), S. Rasch, Mulsen St. Jacob (2)

lem Stromausfall beide Wagen zu ihrer Station zu bringen.

Übernahme durch die DR

Im Jahre 1951 ging die „Oberweißbacher Bergbahn" in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über und mußte mit erheblichen Aufwendungen überholt und modernisiert werden. Die gesamte Maschinenanlage in Lichtenhain bedurfte einer völligen Erneuerung. Das Sachsenwerk in Dresden übernahm diese Aufgabe und rüstete die Anlage mit einem neuen Antriebsmotor von 80 kW aus. Spezialisten aus Penig bauten ein neues Getriebe ein und überholten sämtliche elektrischen Anlagen. Die beiden Triebwagen und der Beiwagen der Flachbahn wurden modernisiert. Auch der gesamte Oberbau mußte völlig erneuert werden. Ein neues Notstromaggregat mit einer Leistung von 140 kW wurde installiert und ist jetzt in der Lage, den Strom zu liefern. Die Güterbeförderung wurde im Jahre 1966 eingestellt und vom Kraftverkehr übernommen. Die Güterbühne erhält während der Sommersaison einen Aufsatzwagen, um dem starken Reiseverkehrsaufkommen gerecht zu werden. An manchen Tagen können dadurch bis zu 4000 Reisende befördert werden. Die wenigen Kollegen der „Oberweißbacher Bergbahn" haben bei solchem Andrang alle Hände voll zu tun.

Quellennachweis
(1) Dr. Bäseler, Die Entstehung der „Oberweißbacher Bergbahn". Lokmagazin 1967.
(2) R. Küpper, Die „Oberweißbacher Bergbahn". Fahrt frei, Nr. 18 und 19, 1977.

Oberweißbacher Besonderheiten

Eine nicht alltägliche Betriebsführung konnte man im Juli 1982 auf der Oberweißbacher Bergbahn beobachten. Auf der Steilstrecke dieser Bahn wurde eine Diesellok der Baureihe 101, die 101 715, auf die Güterbühne gefahren und zur Flachstrecke nach Lichtenhain befördert.

Der Grund: Der für den Abschnitt Lichtenhain—Cursdorf vorhandene Triebwagen 279 203 war defekt, so daß die 101 einspringen mußte.

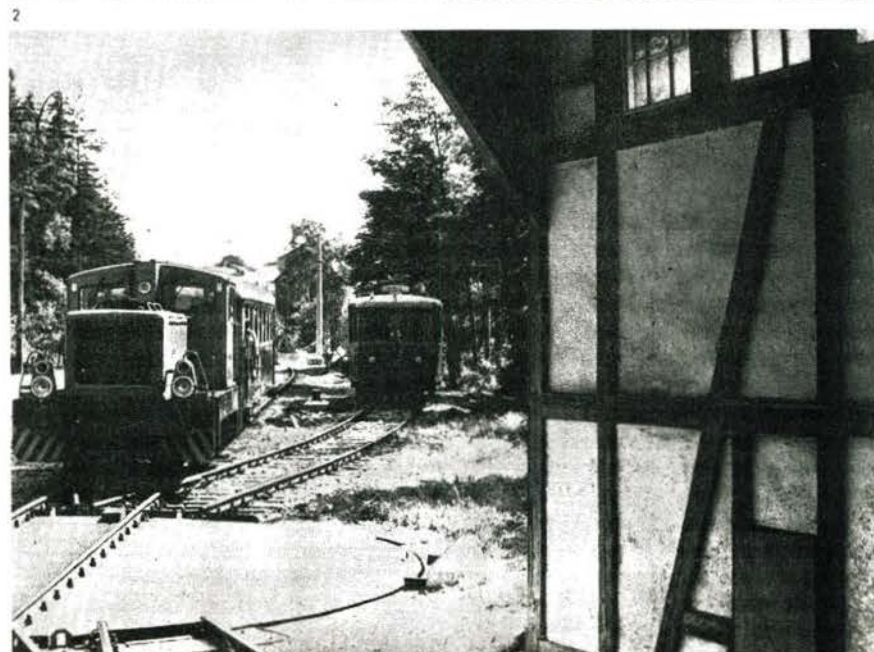
Drei Tage konnten die vielen Urlauber und Eisenbahnfreunde eine seltsame Garnitur beobachten. Als Zuglok die erwähnte 101 715 und als „Beiwagen" den Steuerwagen 279 202. Da die Lok den Beiwagen in Richtung Cursdorf schob, meldete der im Steuerwagen zusätzlich eingesetzte Triebfahrzeugführer über UKW-Sprechfunk, ob die Überwege frei waren.

S. Rasch, Mülsen, St. Jacob

1



2



1 Lok 101 715 wird am 9. Juli 1982 als Ersatz für den defekten Triebwagen 279 202 auf der Güterbühne nach Lichtenhain befördert.

2 Triebwagenersatz fährt noch am selben Tag, aus Cursdorf kommend, in Lichtenhain a. d. Bergbahn ein.

Fotos: Verfasser

Juri Leonidowitsch Iljin, Leningrad

Museumslokomotiven in der Sowjetunion

Der Gedanke, historisch wertvolle Objekte der Eisenbahn in der UdSSR aufzubewahren, ist nicht neu. Über die Einrichtung eines Eisenbahnmuseums, in dem Dampflokomotiven und Wagen gezeigt werden sollten, wurde erstmals Ende der 20er Jahre diskutiert. Allerdings existierte schon damals das 1908 gegründete Museum für Eisenbahntransport im damaligen Petersburg. Die Geschichte des Eisenbahnwesens dokumentieren hier aber nur Modelle und Fotos.

1948 wurde in Moskau die Lokomotive У127 mit einem Wagen erstmals als Denkmal aufgestellt. Dieser Zug brachte 1924 die sterbliche Hülle Lenins von Gorki nach Moskau. 1957 kam eine weitere Denkmallok hinzu, die ebenfalls mit dem Namen Lenins verbunden ist und von der finnischen Regierung übergeben wurde. Von Jahr zu Jahr wuchs nun auch in der Sowjetunion das Interesse an älterer Eisenbahntechnik.

Museum war in Schossejnaja vorgesehen

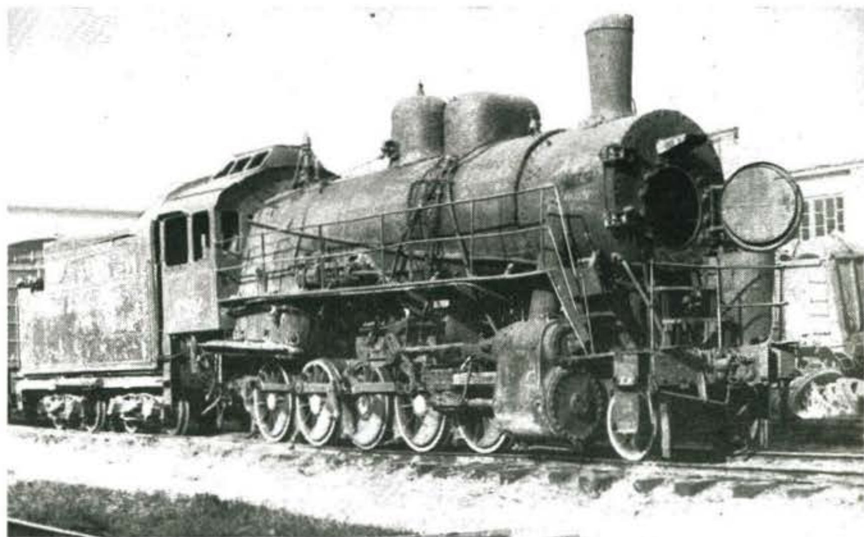
1969 wurde ein Projekt für den Bau eines Lokomotiv-Museums auf dem Bahnhof Schossejnaja in der Nähe von Leningrad ausgearbeitet. Es war vorgesehen, die verschiedenen Sachzeugen in einzelnen Ausstellungshallen unterzubringen. Leider ist dieses Vorhaben nicht verwirklicht worden.

Eine ganze Reihe von Dampflokomotiven sollten für diese Zwecke aufbewahrt werden. Dazu gehörten auch die Loks Б-340, ЩТТ-831 und С-16, die dann aber verschrottet wurden. Deshalb blieb in den 70er Jahren nur die Möglichkeit, einzelne Lokomotiven weiterhin als Denkmal aufzustellen. Der Moskauer Klub für Eisenbahnmodellbau ist übrigens gegenwärtig dabei, sämtliche Lokomotivdenkmäler in der Sowjetunion zu erfassen. 1981 befanden sich mehr als 70 Lokomotiven auf „ewigen Haltestellen".

Eine Veröffentlichung führte zu neuen Initiativen

Ein 1978 in der Zeitschrift „Technik für die Jugend" veröffentlichter Beitrag von A. S. Nikolski unterstrich die kulturhistorische Notwendigkeit der Erhaltung alter Dampflokomotiven.

Dieser Artikel löste ein breites Echo in der Bevölkerung aus. Im Leningrader Museum für Eisenbahntransport trafen Dutzende von Briefen mit neuen Ideen, Vorschlägen und Hinweisen ein, auch ältere Eisenbahnfahrzeuge museal zu betreuen.



Dampflok Эⁿ 534, 1917 von Baldwin (USA) gebaut, im Depot Omsk (August 1981).

Das Verkehrsministerium (MPS) gab in Zusammenarbeit mit allen Eisenbahn-Direktionen und Ausbesserungswerken dem Leningrader Museum für Eisenbahntransport entsprechende Hilfe bei der Beschaffung von Informationen über noch vorhandene ältere Eisenbahntechnik.

Anordnung „№ A-8772" wurde Grundlage

Inzwischen entstand eine zentrale Liste, in der alle ŠZD-Lokomotiven, die künftig für museale Zwecke erhalten bleiben, erfaßt sind. Am 18. März 1981 bestätigte der stellvertretende Verkehrsminister K. W. Kulajew diese Aufstellung als Anordnung „№ A-8772". Mindestens 18 Lokomotiven werden nun als Exponate des Leningrader Museums für Eisenbahntransport in die Museumsregistratur aufgenommen.

Als die genannte Anordnung rechtswirksam wurde, fehlten im Museum noch Angaben über die Serienstruktur des Lokomotivparks der Eisenbahnen des Verkehrsministeriums. Daher wurden viele historisch wertvolle Lokomotiven nicht in den Museumsbestand übernommen. Außerdem besteht in der Sowjetunion ein fast 100000 km langes Industriebahnnetz, auf dem ebenfalls interessante Fahrzuge eingesetzt sind.

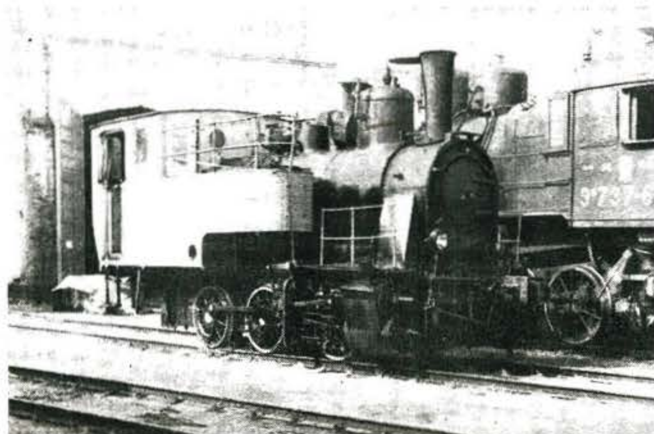
Interessante Werklokomotiven werden hinzu kommen

Deshalb bemüht sich das Museum neuerdings auch um die Erhaltung von Lokomotiven, die nicht in der einstweiligen Verfügung erfaßt sind. So wurde beispielsweise mit der Hauptverwaltung für Lokomotivwirtschaft eine zusätzliche Vereinbarung über die Erhaltung einer Dampflokomotive der BR Щʸ № 50, die auf den 1067-mm-spurigen Eisenbahnstrecken der Insel Sachalin eingesetzt war, getroffen. In den USA gebaut, wurden Loks dieses Types während des zweiten Weltkrieges in die Sowjetunion geliefert. Sie waren lange Zeit auf den breitspurigen Strecken im europäischen Teil der UdSSR eingesetzt. Erst danach erfolgte die Umspurung. Aber auch das Werk „Wtortschermet" in Charkow hat dem Museum eine Dampflok zur Verfügung gestellt. Es handelt sich um die Lok TT № 1770 (ex BR 91 der Deutschen Reichsbahn). Das Belorezker Metallurgiekombinat bot dem Museum die 750-mm-spurige vierfachgekuppelte Schlepptenderlok K 157N-76 an, die 1928 bei Kolomna gebaut wurde. Im Orenburger Ausbesserungswerk für Dieselloks fand man die Dampflok Oᴮ-5643 und in der Armawirer Vereinigung „Promsheldortrans" die Dampflok Эⁿ-918, die 1912 im Lugansker Werk hergestellt wurde.

Die Museumslokomotiven in der UdSSR
Stand: 1. Oktober 1981

Bezeichnung		Spurweite (mm)	Bauart	Herstellerwerk Baujahr	Standort	Zustand	Anmerkung
Dampflok	$Э^{к}$-5241	1524	0-E-0	Henschel 1922	Depot Medweshja Gora	einsatzfähig	Tender $Э^{у}$-4447
Dampflok	$С^{у}$ 253-82	1524	1-C-1	Sormowo	Depot Tscherepet	?	
Dampflok	ФД 20-163	1524	1-E-1	Woroschilowgrad 1935	Depot Kursk	einsatzfähig	
Dampflok	ИС 20-578	1524	1-D-2	Woroschilowgrad 1941	Depot Tschernigow	nicht einsatzfähig	
Dampflok	$СО^{м}$ 17-515	1524	1-E-0	Charkow 1937	Depot Medweshja Gora	einsatzfähig	Tender $СО^{м}$ 17-596
Dampflok	ЛВ-0070	1524	1-E-1	Woroschilowgrad 1955	Depot Woshega	einsatzfähig	
Dampflok	П 36-0050	1524	2-D-2	Kolomna 1955	Depot Orscha	einsatzfähig	
Dampflok	$О^{в}$-5804	1524	0-D-0	? bis 1912	Depot Ossipowitschi	?	
Dampflok	Б-2021	1524	0-C-0	Kolomna 1897	Depot Prochladnaja	einsatzfähig	
Dampflok	Б-2023	1524	0-C-0	Kolomna 1897	Depot Groshny	einsatzfähig	
Dampflok	$Е^{л}$-534	1524	1-E-0	Baldwin (USA)	Depot Omsk	nicht einsatzfähig	Tender $Е^{л}$-814
Dampflok	$Э^{н}$-1	1524	0-E-0	Newski 1916	Donezkaja sh. d.	einsatzfähig	
Dampflok	$О^{д}$ 1080	1524	0-D-0	?	Depot Leningrad-Witebski	nicht einsatzfähig	
Dampflok	$О^{к}$-5294	1524	0-D-0	?	Depot Leningrad-Witebski	nicht einsatzfähig	
Dampflok	$Щ^{у}$-50	1067	1-D-0	USA 1943–1944	Südsachaliner Filiale	nicht einsatzfähig	
Dampflok	Мт-202	750	0-D-0	St. Leonard (Belgien) 1895	Gaiworoner Diesellokomotivausbesserungswerk	nicht einsatzfähig	
Diesellok	ТЭ 120-056	1524	C_o-C_o	Charkow?	Depot Tula	nicht einsatzfähig	
Diesellok	ТГ 102-169	1524	(B_o-B_o) + + (B_o-B_o)	Leningrader Diesellokomotivbau	Depot Leningrad-Witebski	nicht einsatzfähig	Zweisektionslok
Gasturbinen-Lok	Г 1-01	1524	C_o-C_o	Kolomna 1959	Depot Lgow	nicht einsatzfähig	
Ellok	ЧС 1-041	1524	B_o-B_o	Škoda (ČSSR) 1960	Depot Barabinsk	nicht einsatzfähig	

Von Kolomna wurde diese dreiachsige Naßdampftenderlok 1897 hergestellt, hier im Depot Prochladnaja mit der Nr. Б 2021 (1982).



Lk $О^{д}$ 1080 im Depot Leningrad-Witebski. Herstellerangaben sind nicht bekannt (1982).



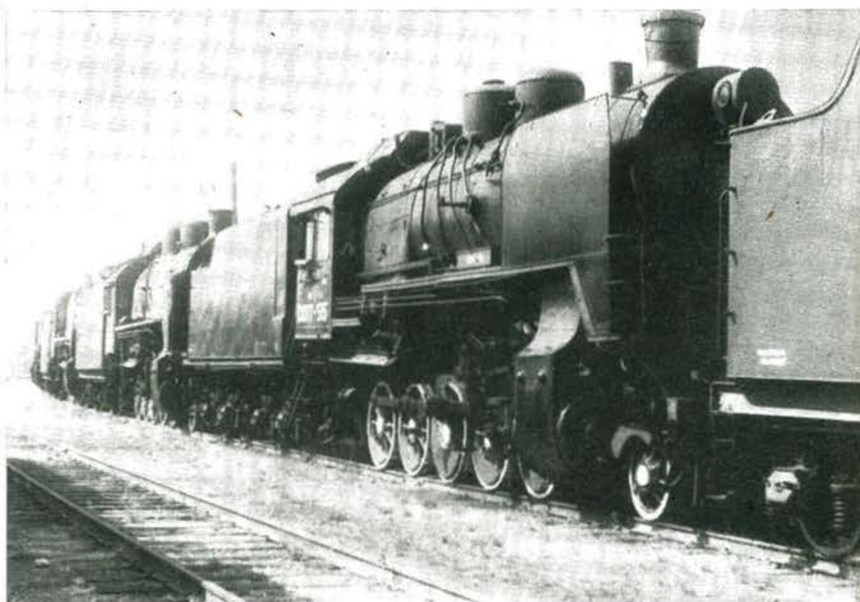
Was wird aus den Museumsfahrzeugen?

Der Zustand der für das Museum vorgesehenen Dampflokomotiven ist sehr unterschiedlich. So werden beispielsweise die Dampflokomotiven Б 2021, Б 2023 und die Diesellok ТЭ2 noch eingesetzt, die Loks С^{у} 253-82 und О^{в}-5804 stehen für Filmaufnahmen zur Verfügung und die Э^{г}-5241, СО^{м} 17-515, ЛВ 0070, П 36-0050 sind betriebsfähige Reservemaschinen. Der Zustand der Dampfloks Э^{л}-534, О^{д}-1080, О^{к}-5294, der Gasturbinen-Lokomotive ГI-01 und der Diesellok TI 102-169 ist dagegen sehr schlecht. Sie sind nicht einsatzfähig und stark reparaturbedürftig. Die Aufarbeitung der Dampflok Э^{л}-534 ist in Angriff genommen worden, die der Diesellokomotive ТГ 102-169 folgt in absehbarer Zeit.

Bemerkenswert ist auch die Dampflokomotive МГ-202. Sie wurde von der „Ersten Gesellschaft der Nebenstrekkenlinien Rußlands" gekauft, einer Aktiengesellschaft, die in Litauen, Estland und in der Ukraine mehr als 1000 km Eisenbahnstrecken betrieb. Später gehörte diese Lok den Staatlichen Estnischen Eisenbahnen. 1949 erhielt sie im Gaiworoner Werk eine Generalreparatur, wo die Maschine dann auch eingesetzt wurde. Die Lok war dort bis zum 1. August 1973 in Betrieb, blieb jedoch auf Initiative dieses Betriebes weiter erhalten. Es handelt sich um die älteste aller in der UdSSR erhalten gebliebenen Dampflokomotiven. Künftig wird das Fahrzeug im Leningrader Museum zu sehen sein.

Bahnhof Seljonogorsk künftig Freiluftmuseum?

Gegenwärtig wird geprüft, wo sämtliche Lokomotiven zusammengefaßt abgestellt werden können. Dafür vorgesehen ist der 50 km von Leningrad entfernte Bahnhof Seljonogorsk. Hier sind ausreichende Gleisanlagen vorhanden. Wenn man bedenkt, daß Seljonogorsk ein Kurort am Finnischen Meerbusen ist, wird sicherlich dieses künftige Freiluftmuseum von zahlreichen Interessenten besucht werden.



СО^{м} 17-515. Diese Lok wurde 1937 in Charkow gebaut und befand sich zum Zeitpunkt dieser Aufnahme im Depot Medweshja Gora (1981).

Fotos: Verfasser

Metro-Museum in Moskau

Diese Einrichtung befindet sich im Gebäude der Station „Sportiwnaja". Ehrenamtlich tätige Kollegen der Moskauer Metro sorgen dafür, daß die Besucher aus der jungen, aber weltberühmten Geschichte dieses Verkehrsmittels vieles erfahren.

Neben Dokumentationen und Fotos sind auch die Erzählungen der im Museum beschäftigten Kollegen aufschlußreich.

Gegenwärtig werden 116 Metro-Stationen bedient. Bemerkenswert ist ferner, daß die Metro rentabel arbeitet. Jeder Fahrgast bringt einen Gewinn von 0,1 Kopeken. Ab 1985 werden allerdings staatliche Zuschüsse durch die ständigen Modernisierungsvorhaben und den damit erforderlichen Investitionen nicht ausgeschlossen sein. 23 000 Mitarbeiter sorgen dafür, daß die täglich zu fahrenden 9000 Züge pünktlich, sicher und sauber verkehren.

Die Züge werden nach Betriebsschluß in Depots, aber auch in sogenannten Sackgassen neben den Strecken sorgfältig gewartet. Das geschieht täglich von 1.40 Uhr bis 4.40 Uhr.

Bis 1995 wird das Streckennetz je Fünfjahrplan-Abschnitt um 30 km wachsen.

P. I.

9 Fernbahnhöfe in Moskau

Die vorhandenen 9 Fernbahnhöfe liegen ausschließlich innerhalb des Moskauer Eisenbahnrings. Im Norden sind das der Belorussische, der Sawjolowsker, der Rigaer, der Leningrader, der Jaroslawer und der Kasaner, in der Mitte der Kursker sowie im Süden der Kiewer und der Pawelezker Bahnhof. Bis auf zwei Durchgangsbahnhöfe, den Belorussischen- und Kursker Bahnhof, handelt es sich um Kopfbahnhöfe. Am Ring selbst liegt keiner der großen Fernbahnhöfe. Von den Kopfbahnhöfen gehen die Strecken radial aus, die allerdings an mehr als zehn Stellen durch Abzweigungen mit dem Ring verbunden sind. Aus Richtung Westen kreuzt ihn auch eine Durchgangsstrecke, die im Belorussischen Bahnhof endet, dann in einem nördlichen Bogen weiterführt und schließlich nach Süden bis zum Kursker Bahnhof verläuft. Am nördlichen Segment zweigt die kurze Stichstrecke zum Rigaer Bahnhof ab. Hinter dem Kursker Bahnhof befindet sich der nächste große Abzweig – einmal nach Osten und zum anderen in Richtung Südost. Der Ring dient hauptsächlich dem Güterverkehr. Die West-Ost/Südost-Verbindung hat verschiedene Parallel- und Verbundabschnitte, die ebenso dem Gütertransport als auch einer allgemeinen Streckenentlastung vorbehalten sind. Güterzüge können aber auch aus Richtung Leningrad direkt in Richtung Kasan fahren, vorbei in relativer Nähe des „Dreigestirns" (Leningrader, Jaroslawer und Kasaner Bahnhof). Die Stichstrecke vom Kasaner Bahnhof mündet in diesem Gebiet in die Ostrichtung ein. Von hieraus fahren übrigens die meisten Züge der Transsib bis zum Fernen Osten. Das wird künftig gleichermaßen für die durchgehende Verbindung Moskau—Bratsk—Tynda—Komsomolsk am Amur (BAM) bzw. Sowjetskaja Gawan zutreffen.

Kau.

Kurzmeldungen

Baureihe 44
Wie bereits verschiedentlich berichtet, wurden in letzter Zeit eine Anzahl von Lokomotiven der BR 44.0 auf Rostfeuerung umgebaut. Fast alle diese Maschinen dienen Heizzwekken.

Seit August 1982 werden im Raw Meiningen sogenannte „Provisorische mobile Heizanlagen" hergestellt. Dabei handelt es sich um Loks der BR 44.0, die mit dem Gestänge auf dem Umlauf (also nicht voll betriebsfähig) an die Bw ausgeliefert werden.
Im August wurden beispielsweise die Loks 44 0500, 44 0858 (Nordhausen), 44 0414 (Arnstadt) und 44 0053 fertiggestellt.
Aus der folgenden Zusammenstellung sind die bisher bekannten und im Jahre 1982 auf Rostfeuerung umgebauten 44er, die nicht als „Provisorische mobile Heizanlagen" erfaßt sind, ersichtlich:

Monat	neue Nr.	alte Nr.	Verbleib nach Umbau
Januar	44 1595	44 0595	Güstrow
	44 1280	44 0280	Rbd Schwerin
	44 2663	44 0663	Güsten
Februar	44 1264	44 0264	Rostock
	44 1350	44 0350	Berlin-Schöneweide
	44 1623	44 0623	Rbd Magdeburg
	44 1225	44 0225	Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
März	44 1488	44 0488	Angermünde
	44 2115	44 0115	Hoyerswerda
	44 1231	44 0231	Magdeburg
	44 1601	44 0601	Rbd Berlin
	44 2797	44 0797	Vacha
April	44 1101	44 0101	Berlin-Schöneweide
	44 1251	44 0251	Elsterwerda
	44 2569	44 0567	Güsten
	44 1056	44 0056	Wismar
Mai	44 2504	44 0504	Rbd Erfurt
	44 1106	44 0106	Rbd Erfurt
	44 1304	44 0304	Cottbus
Juni	44 1093	44 0093	Erfurt
	44 2687	44 0687	Gera
	44 2546	44 0546	Erfurt
	44 2193	44 0193	Erfurt
	44 2989	44 0989	Sangerhausen
Juli	44 1569	44 0569	Güsten
	44 1152	44 0152	Schwerin
August	44 2167	44 0167	Arnstadt
	44 1412	44 0412	Cottbus
	44 2634	44 0634	Rostock
	44 1389	44 0389	Saalfeld

Als Dampfspender sind inzwischen drei Loks umgebaut worden (44 0797 Bw Eisenach, 44 0390 Bw Neuruppin und 44 0090).
Sch./Bo.

BR 41
Im Raw Meiningen wurden im Oktober die Loks 41 1055 und 41 1054 zerlegt.

BR 86
Kürzlich wurde von der Lokeinsatzstelle Annaberg-Buchholz die 86 1333 übernommen. Ein vorhandener Schaden am Einströmrohr wird beseitigt, so daß diese Maschine im Wechsel mit der Lok 86 1001 auf der Strecke Walthersdorf—Crottendorf zum Einsatz kommen kann.
Ma./Kru.

Bw Magdeburg
Die Lok 01 1512 war nur einige Zeit vor den im Heft 10/82 angegebenen Zügen eingesetzt. Ein Schaden zwang zur vorzeitigen Abstellung der Maschine.
L./I.

Harzquer- und Selketalbahn
Die Lokomotiven 99 0232 (im Benneckensteiner Lokschuppen vor einiger Zeit durch einen Brand beschädigt) und 99 0238 werden noch in diesem Jahr das Raw Görlitz verlassen. Im Zusammenhang mit weiteren Einsparungen von volkswirtschaftlich wertvollem Heizöl erfolgte der Umbau auf Rostfeuerung. Weitere Loks der Harzquerbahn sollen ebenfalls wieder auf diese Feuerungsart umgebaut werden.
Mit den Vorarbeiten für den Wiederaufbau der Strecke Straßberg—Stiege wurde kürzlich begonnen. Hinter Straßberg ist das Planum bereits zur Gleisverlegung fertiggestellt worden. An der Herrichtung der Trasse bis Günthersberge wird gearbeitet. Ebenso erfolgte auf dem Bahnhof Stiege der Einbau einer Einfahrweiche aus Richtung Gernrode.
Rö.

Bw Rostock
Nach 5jähriger Unterbrechung werden von diesem Bw wieder Dampfloks planmäßig eingesetzt. Derzeit handelt es sich um die Loks 50 3534 und 50 3691.
Mo–Fr (Eintageplan)
0.12 Uhr ab Rostock-Altstadt nach Warnemünde Werft (Nahgüterzug), anschließend Lz nach Warnemünde,
6.17 Uhr ab Warnemünde nach Rostock (S-Bahn),
11.28 Uhr ab Rostock-Altstadt nach Warnemünde Werft (Nahgüterzug), anschließend Lz nach Warnemünde,
16.17 Uhr ab Warnemünde nach Rostock (S-Bahn)
Sa–So
0.12 Uhr ab Rostock-Altstadt nach Warnemünde Werft (Nahgüterzug), anschließend Lz nach Rostock
11.28 Uhr ab Rostock-Altstadt nach Warnemünde Werft (Nahgüterzug), anschließend Lz zurück nach Rostock,
15.18 Uhr ab Rostock (P 18211) nach Tessin,
16.21 Uhr ab Tessin (P 18212) nach Rostock.

Bw Wismar
Z. Z. befindet sich die Lok 50 3665 im Einsatz.
5.28 Uhr (Nahgüterzug) ab Rostock Hbf nach Wismar (an 9.20 Uhr)
12.32 Uhr (Nahgüterzug) ab Wismar nach Rostock (an 18.08 Uhr)
19.40 Uhr (P 15137) ab Rostock nach Wismar (an 21.25 Uhr)
22.30 Uhr (Nahgüterzug) nach Rostock.

Bw Güstrow
Folgende Leistungen werden auch von hier aus mit Loks der BR 50.3 bewältigt:
Nahgüterzug nach Rostock-Altstadt an 11.20 Uhr
Rostock-Altstadt (Nahgüterzug) ab 14.40 Uhr nach Güstrow.
Mei.

Bw Brandenburg
Zum Bestand dieses Bahnbetriebswerkes gehören z. Z. folgende Lokomotiven:
52 8006, 52 8018, 52 8126, 52 8127, 52 8131, 52 8137, 52 8140, 52 8156, 52 8158, 52 8159, 52 8161, 52 8171, 52 8172, 52 8176, 52 8178, 52 8179, 52 8181, 52 8182 und 52 8184.
Lö.

Bw Bautzen
Diesem Bw stehen z. Z. folgende Lokomotiven zur Verfügung:
52 8007, 52 8019, 52 8020, 52 8047, 52 8056, 52 8059, 52 8064, 52 8080, 52 8090, 52 8107, 52 8138, 52 8142, 52 8143, 52 8151, 52 8183, 52 8189, 52 8195 und 52 8200.
Lö.

Erich Preuß (DMV), Berlin

Was ist richtig: „Adler" oder „Der Adler"?

Beim Lesen des Taschenbuches „Oldtimer auf Schienen" und einer Rezension fiel es mir zum ersten Mal auf: Die Fachleute sind sich über den richtigen Namen der ersten Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn keineswegs einig. Elfriede Rehbein nennt sie „Der Adler", die folgende Lokomotive auf der Ludwigseisenbahn auch „Der Pfeil", der Rezensent hingegen meint, sie habe nur „Adler" geheißen ⟨1⟩.

Nun verdiente diese Abweichung keine Beachtung, wäre nicht gerade über die von Stephenson gelieferte Lokomotive so viel geschrieben worden. Die Publikationswelle erreichte anläßlich des hundertjährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1935 ihren Höhepunkt ⟨2⟩. Außerdem existieren viele Modelle und Nachbildungen des ersten Zuges mit dieser Lok. So müßten sich Verfasser wie Modelleure wohl Gedanken über die korrekte Bezeichnung gemacht haben. Ein Griff in die Literatur trägt nicht gerade zur Aufklärung bei. Maedel schreibt z.B. immer von der Lokomotive „Der Adler", im Sachverzeichnis jedoch von „Adler". In „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen" heißt es im Text immer „Adler", in den Bildunterschriften plötzlich „Der Adler", obwohl ein solches Namensschild gar nicht angebracht ist. Die Jubiläumsausgabe der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen bleibt beim „Adler", bringt dann aber eine Abbildung vom Verkehrsmuseum Nürnberg, bei der in Schreibschrift „Der Adler" eingetragen ist.

Genug der Vergleiche, sie ließen sich in langen Listen zusammenfassen.

Wie sah es nun wirklich aus?

Den Namen „Adler" für das feurige Ungetüm fanden die Zeitgenossen derart originell, daß sie ihn in den ersten zehn Jahren nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn nicht weniger als acht Lokomotiven zuordneten.

Namensgleichheit war keineswegs selten. In jenen zehn Jahren verkehrten bei verschiedenen deutschen Bahnen vier „Greif", vier „Bär", fünf „Merkur", sechs „Herkules" und sieben „Vulkan". Fotos aus dieser Zeit zeigen auf dem Schild am Langkessel immer nur den Namen ohne Artikel, und das sollte stutzig machen.

In Nöte kamen die Experten, als es galt, die Feierlichkeiten zum hundertjährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen vorzubereiten. Jetzt mußten Modelle und sogar eine betriebsfähige Nachbildung gebaut werden. Was aber war das Vorbild?

Carl Klensch im RAW Kaiserslautern erhielt hierzu den Auftrag. Ihm standen nur wenige Zeichnungen zur Verfügung, und diese zeigten die Musterlokomotive nur in allergröbsten Umrissen. Kein Stück vom Triebwerk, fast nichts über die Steuerung war erhalten geblieben oder bekannt. Die den zeitgenössischen Beschreibungen beigegebenen Zeichnungen stellen andere Lokomotiven dar, zum Teil stammten sie nicht einmal aus Stephensons Fabrik.

Der „neue" „Adler" verkehrte auf der zwei Kilometer langen Austellungsbahn zur Jahrhundertausstellung in Nürnberg mit fünf Wagen (23 t Gesamtmasse). Eine zweite, nicht betriebsfähige Nachbildung steht im Verkehrsmuseum Nürnberg und trägt das Schild mit der Aufschrift: „Adler", womit wir erneut beim Thema wären.

Daß die Meinungen über die korrekte Bezeichnung auseinandergehen, hat gewiß philologische Ursachen. In Rösslers Beschreibung heißt es: „... Der Dampfwagen, der Adler genannt, ist aus der Werkstätte von Robert Stephenson..." ⟨3⟩. Also steht dort „der Adler", jedoch nicht in Anführungszeichen, sondern mit Artikel ganz einfach im Satz, wie beispielsweise: „Der Adler steht in Nürnberg!" Den überzeugendsten Beleg für die Ansicht, nur „Adler" könne richtig sein, gibt der „Vierte Bericht des Direktoriums der königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg" des Jahres 1836. Da heißt es auf Seite 7: „Große Freude gewährte uns der Erlang des – als „Adler" von uns benannten – Dampfwagens..."

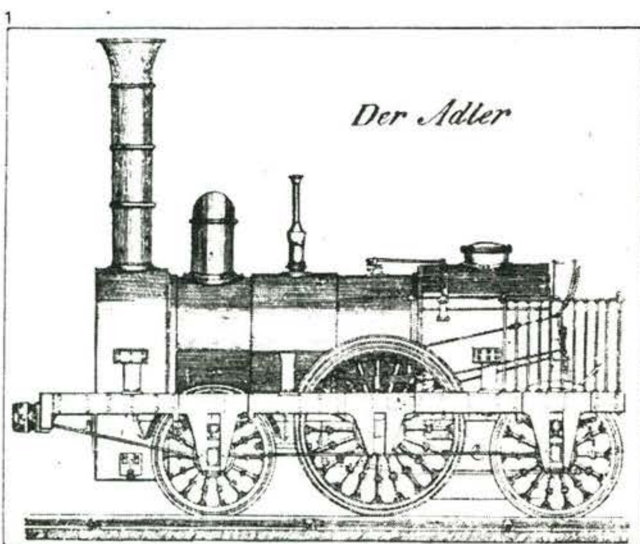
Quellennachweis

⟨1⟩ Elfriede Rehbein „Oldtimer auf Schienen" Leipzig/Jena/Berlin 1981 und Rezension in „Fahrt frei" Berlin Nr. 23/1981, Seite 9.

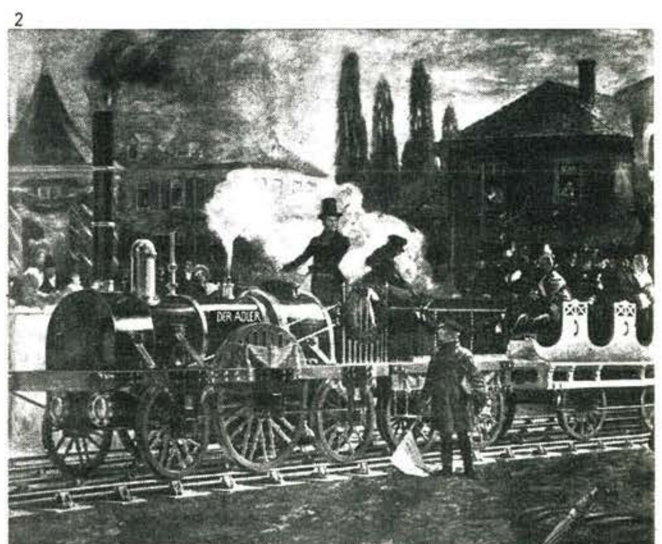
⟨2⟩ Verwiesen sei auf Beckh „Deutschlands Erste Eisenbahn Nürnberg—Fürth. – Festschrift zur Jahrhundertfeier" Nürnberg 1935; Hennsch: „Ein Jahrhundert Deutsche Eisenbahn" Berlin 1935; Schulz: „Die Ludwigsbahn – Die erste deutsche Eisenbahn" Leipzig 1935.

⟨3⟩ Hektor Rössler „Technische Beschreibung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth", Darmstadt 1837, Seite 14.

1



2



1 Abbildung der ersten Lokomotive der Ludwigsbahn, wie wir sie aus mehreren Büchern kennen. Ob sie tatsächlich so ausgesehen hat, ist nicht verbürgt. Der Name „Der Adler" im Bild muß nicht identisch mit der Lokbezeichnung sein.

2 Das berühmte Gemälde von Professor Heim hat viel zur Verwirrung beigetragen. Auf diesem Bild, für das Treppenhaus des Deutschen Museums in München gemalt, ist eine Lokomotive mit dem Schild „Der Adler" zu sehen. Das Vorbild war offenbar das Modell aus dem Bau- und Verkehrsmuseum Berlin, das ein falsches Schild trägt. Die Lokabbildung des Gemäldes weicht übrigens im Detail von der Abbildung des Bildes 1 ab. Aber: Kam es Professor Heim auf die Genauigkeit der Lokdarstellung an, oder war ihm die Personendarstellung im Bild nicht wichtiger?

Repros: Sammlung Preuß

Gottfried Köhler, Berlin

Nullserien-Reisezugwagen aus Halberstadt

Im Jahre 1978 ist bekanntlich im Raw Halberstadt die Produktion des Großraum-Mittelgangwagens aufgenommen worden. Davon konnte am 19. März 1982 bereits der 1000. an die Deutsche Reichsbahn übergeben werden. 26,4 m lang sind diese Fahrzeuge, also mit den Maßen ausgestattet, die auch künftig international im Reisezugwagenbau Anwendung finden werden. Inzwischen sind im Raw Halberstadt die Entwicklungen weitergeführt worden. Entstanden ist ein Seitengangwagen, wovon drei Musterexemplare seit Ende 1980 erprobt worden sind. Bis zum Jahresende werden die ersten sechs Nullserien-Fahrzeuge als 1. Klasse-Wagen mit der Gattungsbezeichnung Ame hergestellt und ausgeliefert.

Die Wagen erhalten eine PUR-Farblakkierung und zwar das Dach rehbraun, die obere Seitenwand elfenbein, im unteren Teil einschließlich Längsträger und Stirnwand chromoxydgrün, und der Fensterrahmen selbst in Birkengrau. Die Ame-Wagen werden zusätzlich mit dem Erkennungsstreifen in Orange versehen.

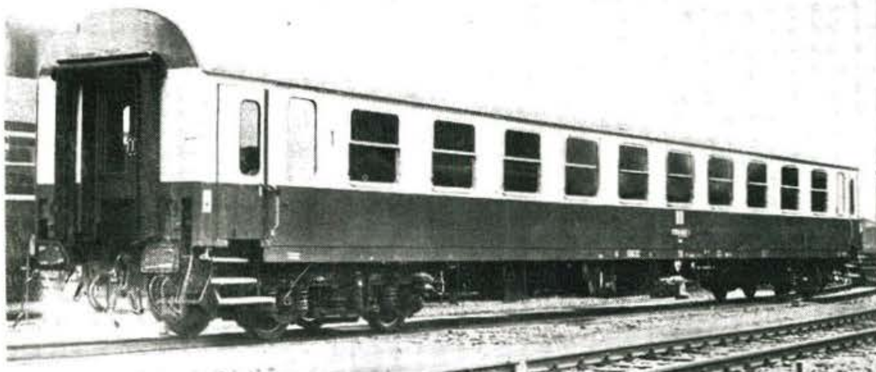
Die installierte Zweikanal-Luftheizanlage kann wahlweise mit Dampf- oder Elektroenergie betrieben werden. Falls nicht geheizt wird, ist das Belüften möglich. Die Luftzuführung in den Abteilen erfolgt unterhalb der Sitze, wobei eine Mindestluftmenge von 1800 m^3/h gesichert ist.

Alle Einstiegtüren sind mit Türschließ- und Blockiereinrichtungen ausgestattet. Es handelt sich dabei um die Konstruktion des VEB Waggonbau Bautzen. Neu, und in einem Musterwagen erstmalig, wird eine Öffnungshilfe für Stirnwandschiebetüren zum Einsatz kommen. Bewegt man eine Tür geringfügig, so öffnet sie sich vollständig und bleibt etwa sechs Sekunden in dieser Stellung. Der Schließvorgang erfolgt über einen speziellen Mechanismus.

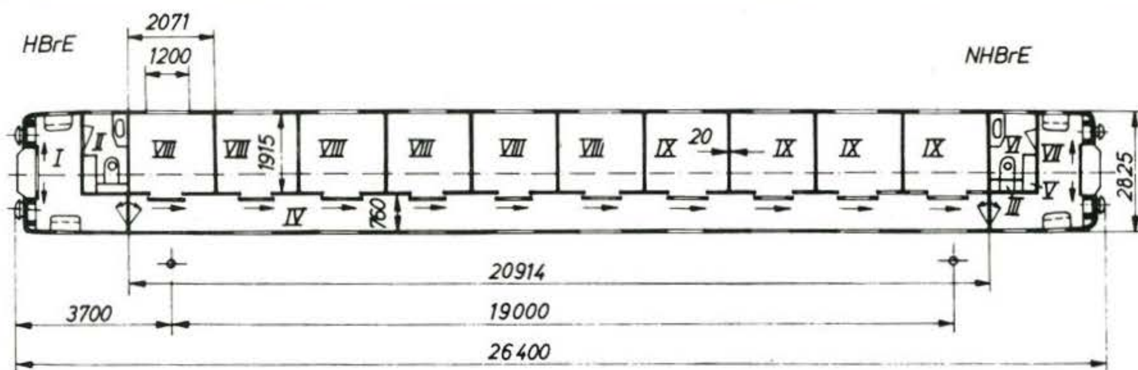
Wenn auch die sechs Nullserien-Fahrzeuge noch mit Drehgestellen der Bauart „Görlitz V K" ausgerüstet sein werden, ist bereits im Jahre 1983 mit dem Einbau der ersten Drehgestelle der Bauart GP 200 zu rechnen. Diese Gemeinschaftsentwicklung der DDR- und der ČSSR-Industrie wird künftig unter allen schnellfahrenden Reisezugwagen, die die Neubaubetriebe verlassen, eingebaut. Die Drehgestelle für die Ame-Wagen werden dann mit Scheiben- und Klotzbremse ausgerüstet sein, wodurch Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h zulässig sind. Dieser Wert bezieht sich sowohl auf die lauftechnische als auch die bremstechnische Eigenschaft.

Die Eigenmasse des Fahrzeugs beträgt lediglich 39,3 t.

1

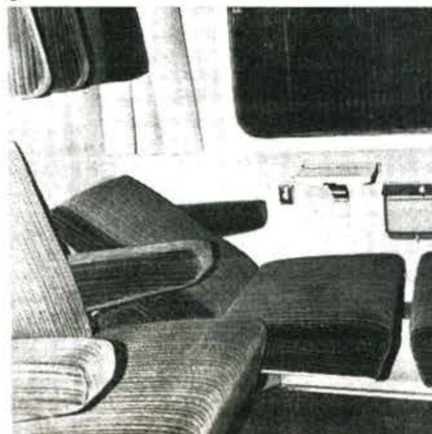


2



I Einstiegsraum am Handbremsende, II Abort am Handbremsende, III Ersatzteilschrank, IV Seitengang, V Schaltschrank, VI Abort am Nichthandbremsende, VII Einstiegraum am Nichthandbremsende, VIII Nichtraucherabteil, IX Raucherabteil, HBrE Handbremsende, NHBrE Nichthandbremsende.

3



1 Der neue Halberstädter.

2 Grundriß- und Raumaufteilung des Ame-Wagens.

3 1. Klasse-Abteil mit ausgezogenen Sitzen.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Die Glückwünsche des Herrn Gert Sch.



Alle Jahre wieder in Dezembertagen ist der Briefkasten vollgestopft von Karten mit den besten Wünschen zum neuen Jahr. Es sind Wünsche von Eisenbahnfreund zu Eisenbahnfreund, einige als Allerwelts-Buntdruck-Postkarten, andere tragen als Lokfoto die Formel „Mit Volldampf ins..." oder „Gute Fahrt ins..." Regelmäßig aber erreicht mich eine Postkarte, fototechnisch gut gemacht und immer voller Hintersinn. Absender: Gert Schütze aus Halle. Gert Schütze, um ihn kurz vorzustellen, ein Fotograf bei der DEWAG Halle, jagt seit den 70er Jahren den Dampflokomotiven nach, obwohl oder weil ihre Zahl merklich schrumpft **(Bild 1)**. Er hat den Blick fürs Motiv. Bei ihm muß nicht jede Niete blitzen, dafür „stimmt" das gesamte Bild, es wirkt.

Dieser Gert Schütze ordnete eines Tages das Negativarchiv seines Betriebes. Ihm fiel eine 10 × 15-Platte in die Hände, Werbeaufnahme zum Weihnachtsangebot der Kaufhäuser, im Hochsommer 1962 auf dem Leipziger Hauptbahnhof belichtet. Es war **keine** Montage! Das Motiv paßte zum aktuellen (Lok-) Geschehen des Jahres 1973. In jenem Jahr war die Betriebszeit der beiden letzten ehemaligen preußischen P 8 bei der DR, der 38 2471 vom Bw Roßlau und der 38 3860 vom Bw Zittau, abgelaufen. An sie und den Weihnachtsmann glaubte nun keiner mehr **(Bild 2)**.

Durch diese Werbeaufnahme angespornt, machte sich Gert Schütze Gedanken, was man fortan zu Silvester Originelles bieten könne. Für den fotografischen Zufall war das ganze Jahr über Zeit, die sinnige Textzeile fiel ihm oft erst „fünf Minuten vor zwölf" ein.

Aue (Sachs) war 1974 noch das Dorado der Dampflokomotiven der Baureihen 58 und 86, doch ihre Ablösung bereits in Sicht. Am 19. September standen zwei 110er am Bahnsteig, plötzlich kam eine dritte hinzu **(Bild 3)**. Da sollte man nicht nervös werden? Die Gegenwart gab dem Fotografen recht; noch heute – oder besser inzwischen wieder – kann man mit einer „nächsten Dampflokomotive" rechnen.

Der Kartengruß zum Jahreswechsel 1978/1979 zeigte sich optimistischer. Die großohrigen 01 waren von der Strecke Dresden—Berlin verabschiedet worden. Plötzlich erhielt das Bw Halberstadt zwei der schon totgesagten 01, die 01 2114 und die 01 2137. Am 15. Dezember 1978 konnte Gert Schütze die 01 2114 vor P 8433 ablichten **(Bild 4)**.

Für den Einfall 1981 kam unfreiwillig die Rbd Magdeburg zu Hilfe. Die schon eine kleine Ewigkeit im Tischkasten liegende Vorlage wurde aufgefrischt, die Selketalbahn soll nun endlich an die Strecke Hasselfelde—Eisfelder Talmühle angeschlossen werden **(Bild 5)**.

E. Preuß, Berlin

2



3



4



5



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang

Das Jahres-
inhaltsverzeichnis
umfaßt die
Hefte 1 bis 12/1982

Gliederung

1. Wissenswertes vom Vorbild
2. Lokfoto des Monats, Lokbild-Archiv, Poster
3. Baupläne- und Bauanleitungen für Modellfahrzeuge
4. Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör
5. Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise, Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör
6. Elektrotechnik/Elektronik, Normung
7. Basteleien und Ratschläge
8. Titelbilder, Rücktitelbilder
9. Aus dem Verbandsleben
10. Städtischer Nahverkehr
11. Aus dem Ausland
12. Verschiedenes

2. Lokfoto des Monats, Lokbild-Archiv, Poster

3. Baupläne und Bauanleitungen für Modellfahrzeuge

4. Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör

5. Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise, Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör



80 009 hat ausgedient

Mehrere Jahre versahen die ehemaligen Loks 80 009 und 80 023 mit den Werkbezeichnungen 5 und 3 Dienst im Raw „Einheit" Leipzig. Längst waren diese Maschinen, die zuvor Rangieraufgaben im Vorfeld des Leipziger Hauptbahnhofs bewältigten und schon Anfang der 60er Jahre durch die heutigen Loks der BR 107 ersetzt worden waren, aus dem Blickpunkt der Öffentlichkeit verschwunden. Doch die 80 009 sorgte in Eisenbahn-Freundeskreisen unlängst wieder für Gesprächsstoff. Diese 1927 von der damaligen „Union Gießerei Königsberg" hergestellte Lok erwarb am 6. März 1981 der Kollege Hollenbach vom Bw Berlin-Schöneweide, für die er den entsprechenden Schrottwert selbst aufbrachte. Nachdem die Maschine danach mehrmals unter Dampf stand und auch anläßlich einer Sonderfahrt des DMV-Bezirksvorstandes Berlin im Herbst 1981 auf dem Bahnhof Müncheberg zu sehen war, wurde die ansonsten in Berlin-Grünau abgestellte Lok am 30. Juli 1982 auf das Grundstück von Klaus Hollenbach überführt.

1 Lokomotiven 80 009 und 80 023 in Leipzig (1981).

2 Nicht täglich besteht die Möglichkeit, das „Innere" einer Lok zu sehen (Berlin-Grünau 1982).

3 und 4 Die ehemalige Werklok verläßt endgültig die Gleisanlagen der DR (Berlin-Grünau, 30. Juli 1982).

Fotos: D. Wünschmann, Leipzig (1), Hollenbach, Berlin (1), M. Reimer, Berlin (2)







Über den XXIX. Internationalen Wettbewerb in Brno

Vom 21. bis 23. Oktober fand der diesjährige Internationale Modellbahnwettbewerb statt.
Diesmal waren die Freunde aus der benachbarten ČSSR Gastgeber. Und wieder gab es einen Querschnitt von Modellen aller Kategorien zu sehen. Dazu die einstimmige Meinung der Jury-Mitglieder:

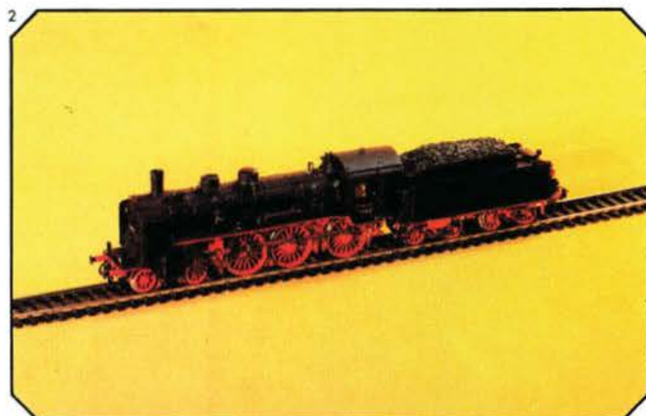
Das Niveau der gebauten oder frisierten Modelle ist weiter gewachsen. Folgende Farbaufnahmen zeigen einige Fahrzeuge und Zubehörteile von Modelleisenbahnern aus der DDR, die in Brno Aufsehen erregten. Fotos von ebenfalls hervorragenden Modellen aus den anderen Teilnehmerländern veröffentlichen wir in den folgenden Ausgaben unserer Zeitschrift.

1 Günter Lehnert aus Dresden erhielt für sein H0-Krokodil einen 1. Preis in der Kategorie A 1. Ein Schwarzweißfoto dieses detailgerechten Fahrzeuges mit hervorragenden Laufeigenschaften veröffentlichten wir bereits im Heft 6/82 unserer Zeitschrift.

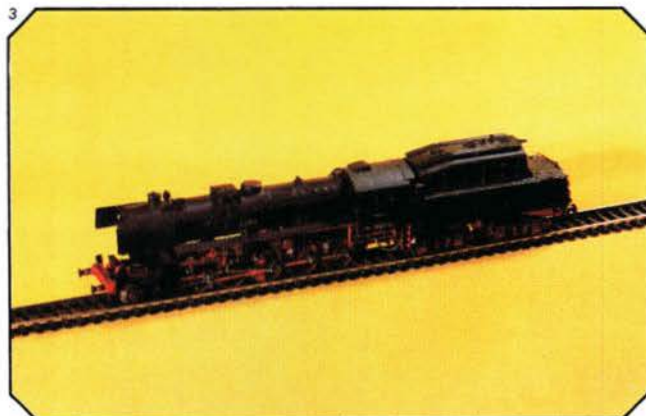
2 Die 17 225 von Fritz Schipper (BV Halle) fand ebenfalls großes Interesse. Dieses H0-Modell wurde mit einem 2. Preis in Kategorie A 2 bewertet.

1

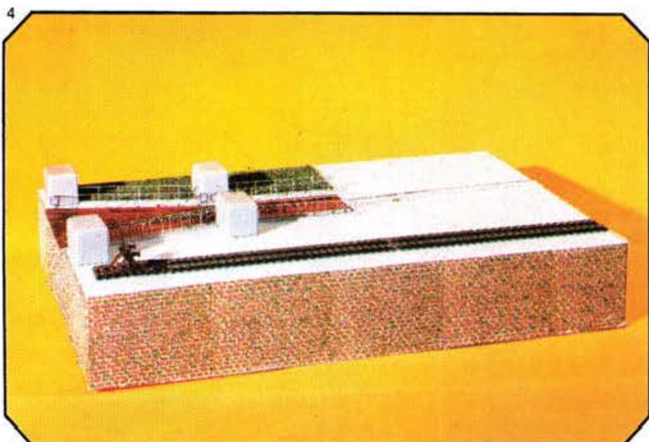
2



3



4

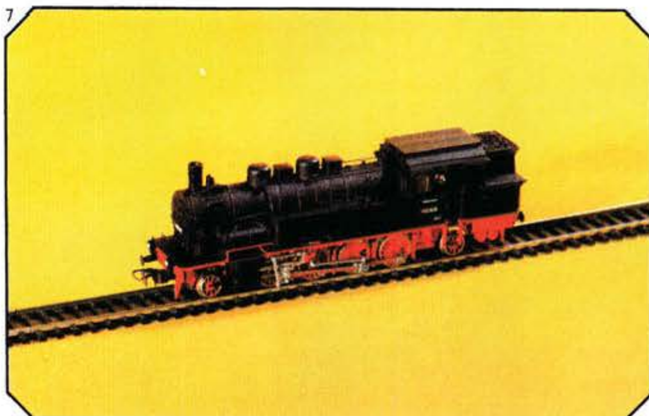


5

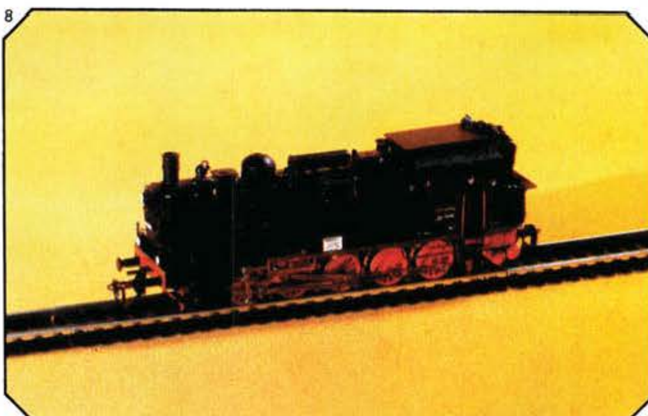


6

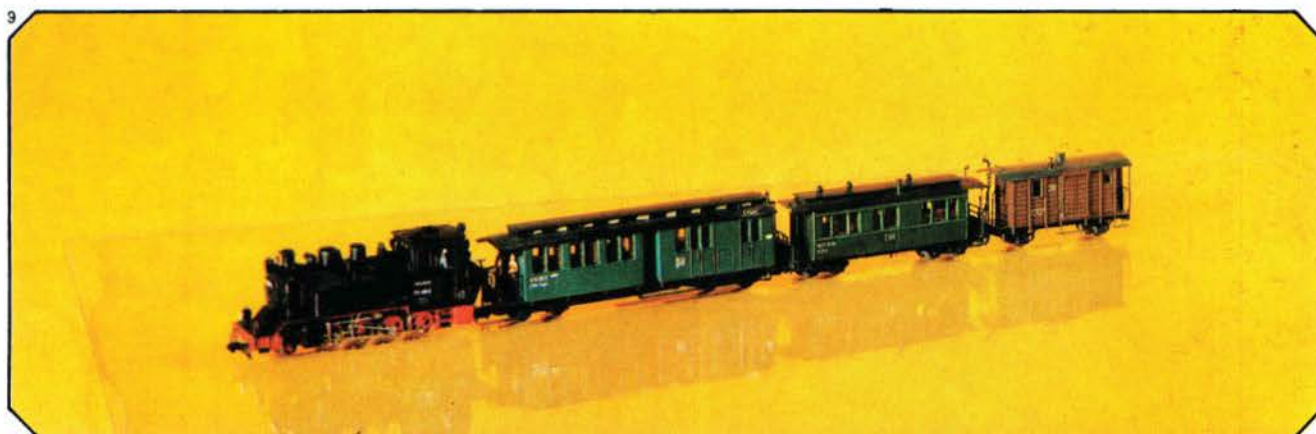
7



8



9



10

3 In der Werkstatt von Olaf Herfen aus Dresden entstand die 52 653 in H0. Ebenfalls zur Kategorie A 2 gehörig, entschied die Jury, für diese Lok einen 1. Preis zu vergeben.

4 Die sogenannte Fünfwegeweiche dient als Zufahrt auf ein Fährschiff. Der Erbauer dieses H0-Modells ist Jürgen Bansemer (BV Dresden). Er erhielt dafür in der Kategorie D einen 1. Preis.

5 Aus Greifswald stammt dieses N-Modell. Günter Posselt baute es. In der Kategorie A 2 bekam die 132er einen 2. Platz.

6 Zur Kategorie A 3 gehört dieses H0-Modell der 58 3013. Es wurde ebenfalls von Olaf Herfen eingesandt und erhielt einen 1. Preis.

7 Die 93 575 in H0 stammt von Winfried Liebschner aus Dresden. Das Modell der Kategorie A 2 wurde mit einem 3. Preis bewertet.

8 Hervorragend gelungen ist die 94 1320 von Günter Estel (BV Halle) in der Nenngröße TT. Die Jury entschied sich bei diesem zur Kategorie A 2 gehörenden Modell für einen 1. Preis

9 Ein Schmalspurzug in der Nenngröße $H0_e$! Unterschiedliche Erbauer machten es möglich, diesen Zug zusammenzustellen. Die Lok 99 4802 und der kombinierte Wagen — beide erhielten in den Kategorien A 2 und A 3 einen 3. Preis. Lothar Werner aus Hartmannsdorf baute beide Modelle. Eine $H0_e$-Bauanleitung von ihm veröffentlichten wir über die ehemalige DR-Lok 99 4512 in den Heften 11 und 12/1981. Keinen Preis erhielten die Modellbahnfreunde Wagener aus Karl-Marx-Stadt sowie Gierhau (BV Schwerin) für die folgenden Fahrzeuge.

10 Großen Anklang fand dieses H0-Bahnhofsgebäude mit der Bezeichnung „Krüppelkieferhausen" in der Kategorie C. Aufgrund der hervorragenden Detailtreue die einstimmige Meinung der Jury: Ein 1. Preis für den Erbauer Uwe Günther aus der DDR.

Fotos: P. Berger, Berlin

10. Städtischer Nahverkehr

11. Aus dem Ausland

12. Verschiedenes

Ergebnisse

88 Modelleisenbahner und drei Kollektive aus vier europäischen Ländern hatten 105 Modelle eingesandt, die von der Jury zu bewerten waren. Die internationale Jury arbeitete unter Vorsitz des tschechoslowakischen Modellbahnfreundes Borevoj Gryc, der weiterhin die Modellbahnfreunde Dezider Selecky und Milos Kratochvil (ČSSR), Zoltán Razgha und Dr. Imre Karolyi (UVR) sowie Hansotto Voigt und Peter Pohl (DDR) angehörten. In 14 Kategorien und Gruppen wurden insgesamt 46 Preise vergeben, davon 13 1. Preise, einen Sonderpreis, 12 2. Preise, 18 3. Preise und zwei Anerkennungspreise.

Auch diesmal waren die Triebfahrzeuge am stärksten vertreten. Traditionsgemäß nahmen dabei die H0-Modelle den größten Umfang ein. Allerdings zeigte sich 1982, daß es weniger Einsendungen von Modellen der großen Nenngrößen gab als in den zurückliegenden Jahren. Gleiches galt auch für die Kategorien D und E. Hier konnten nur 8 Modelle von der Jury bewertet werden. Dafür war die Kategorie B stärker als sonst vertreten. Übrigens beteiligten sich auch eine größere Anzahl Junioren (bis 28 Jahre) mit zum Teil beachtlichen Leistungen.

Teilnahme und Preisträger nach Ländern

	Anzahl der Modelle	Preise 1.	Sond.	2.	3.	Anerk.	gesamt
ČSSR	44	4		4	9		17
DDR	50	9	1	6	8	2	26
SU	1				1		1
UVR	10			2			2
gesamt	105	13	1	12	18	2	46

Die Jurytagung fand in einem an der Brnoer Talsperre gelegenen Schulungsheim des Tschechoslowakischen Sozialistischen Jugendverbandes (SSM) statt. Die tschechoslowakischen Modellbahnfreunde hatten die Beratung gut vorbereitet. Sie wurde dadurch zu einem vollen Erfolg.

Die zum Wettbewerb eingesandten und von der Jury bewerteten Modelle wurden in der Zeit vom 2. bis 29. November 1982 im Technischen Museum zusammen mit vielen weiteren interessanten Exponaten rund um die große und kleine Eisenbahn der Öffentlichkeit vorgestellt. Damit ist in unserem Nachbarland erneut eine hervorragende Veranstaltung organisiert worden. Sie zeigte, daß die Modelleisenbahn als interessantes, lehrreiches aber auch völkerverbindendes Hobby zur sinnvollen Freizeitbeschäftigung zahlreicher Menschen gehört.

W. Hanusch, Niesky

Notizen am Rande

Mittwoch, 20. Oktober 1982:
Gegen 19.00 Uhr finden sich die Delegationen aller Teilnehmerländer zu einer ersten Beratung zusammen. Vorbereitende Arbeiten für die Juryarbeit sind beendet. Alle Modelle sind bereits geordnet, nach Kategorien und Nenngrößen auf Tischen sorgfältig aufgestellt. Der Ablaufplan für die folgenden Tage wird konkretisiert. Bereits jetzt wird sich ein Überblick über die eingesandten Modelle verschafft – und wie kann es anders sein – es wird diskutiert, gefachsimpelt und über das eine oder andere Fahrzeug ausführlich gesprochen.

Donnerstag, 21. Oktober 1982:
Von 8.00 Uhr bis 21.00 Uhr arbeitet die Jury konzentriert in einer ruhigen Atmosphäre. Der Vorsitzende der Jury, Borevoj Gryc, meint: „Eine exakte und objektive Juryarbeit verlangt nun einmal äußerste Konzentration. Jedes einzelne Modell – ob Fahrzeug oder Gebäude – muß zunächst auf Herz und Nieren geprüft werden, erst dann können die Jurymitglieder Punkte vergeben."
Es ist natürlich interessant, wie jedes der Jurymitglieder seine Auffassung vertritt. Kompromisse gibt es nicht. Die Modelle müssen nicht nur den erforderlichen Maßstab haben, sondern – wenn es sich um Fahrzeuge handelt – auch die erforderlichen Laufeigenschaften aufweisen. Um das zu prüfen, steht eine Versuchsanlage mit Gleisen der Nenngröße H0, TT und N zur Verfügung, natürlich auch mit Steigungen, um die Zugkraft der Triebfahrzeuge und die Lauffähigkeit der Wagen zu testen.
Dankenswerterweise übernimmt Freund Dezider Selecky das Fotografieren interessanter Modelle aus der ČSSR und UVR für unsere Zeitschrift. Das geschieht kurz vor Mitternacht.

Freitag, 22. Oktober 1982:
Die Juryarbeit wird fortgesetzt und schließlich gegen 10.00 Uhr unterbrochen. Der Grund: Das tschechoslowakische Fernsehen hält die Wettbewerbsatmosphäre auf dem Film fest. Die Sendung über den XXIX. Internationalen Modellbahnwettbewerb ist im Rahmen eines Kulturmagazins vorgesehen. Selbst der Regisseur und die Kameramänner sind von den Modellen und der Juryarbeit begeistert. Gleich danach wird weiter bewertet.
Im Vordergrund stehen die Bewertung von Modellen der Kategorien C und D. Am Abend ist alles geschafft. Die 46 Preisträger stehen fest, dank der hervorragenden Organisation durch die Gastgeber. Dezider Selecky, mit dem wir uns anschließend unterhalten, meint:
„Unser Vorgespräch in Kolin hat reichlich Früchte getragen. Wir haben bei der Juryarbeit eine bisher noch nicht dagewesene Rekordzeit erreicht. Das ist darauf zurückzuführen, daß bereits in Kolin die Grobkonzeption über den Ablauf der Veranstaltung genau festgelegt wurde. Ausgezahlt hat sich, daß die Modelle ausgepackt und geordnet vor der Aufnahme der Arbeit aufgestellt worden sind."

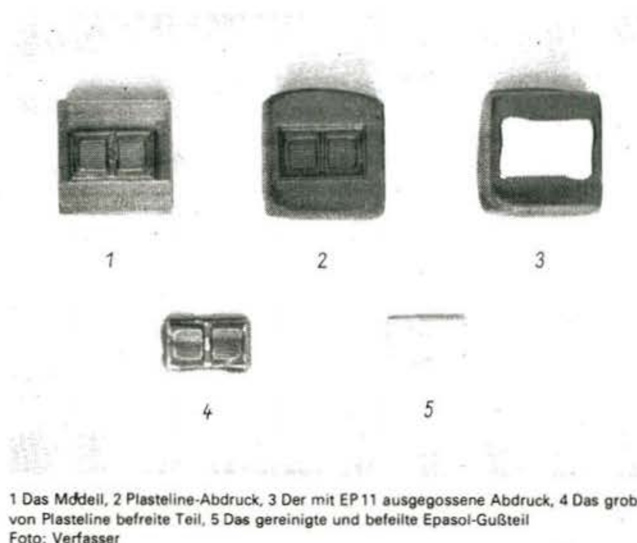
Sonnabend, 23. Oktober 1982:
Am Vormittag fand die Abschlußberatung statt. Das Fazit:
Im Gegensatz zur bisherigen Juryarbeit gab es mehr Spitzenmodelle als bisher zu bewerten. Das erschwerte die Sache. Der Qualitätssprung zeigt aber gleichzeitig, daß sich die Fertigkeiten und Fähigkeiten der Modellbauer beträchtlich weiter entwickelt haben. Die Delegationen sind zufrieden. Dem Organisator der Veranstaltung wird nochmals gedankt, Präsente werden übergeben.
Am Nachmittag sorgte eine Exkursion zu den Verkehrsbetrieben der Stadt Brno für einen würdigen Abschluß des XXIX. Mit großem Interesse informierten sich alle Teilnehmer über den Aufbau von historischen Straßenbahnfahrzeugen.

XXIX. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1982 in Brno

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A 1/0, S, II				
Kleindiesellok Kö	Spindler, Christian	DDR	95,6	1.
VT 133	Junghänel, Wolfgang	DDR	88,6	
Grubenbahnlok	Stingl, Franz	DDR	87,0	
Straba-Triebw. SZKV M III	Nagy, István	UVR	89,6	
Straba-Triebw. SZKV 32	Nagy, István	UVR	91,0	2.
Kategorie A 1/H0				
ČSD 354.1126	Višek, Miroslav	ČSSR	87,3	
ČSD 543.0356	Polivka, Václav	ČSSR	95,3	1.
ČSD M 131.1216	Vais, Zdeněk	ČSSR	88,6	3.
ČSD 310.055	Dr. Molnár, Alex.	ČSSR	88,0	3.
ČSD 475.179	Janů, Roman	ČSSR	85,3	
ČSD T 669.1102	Vajsochr, Josef	ČSSR	85,0	
Krokodil	Lehnert, Günter	DDR	98,3	1.
Lok 74	Giese, Wolfgang	DDR	83,3	
Lok 98001	Kasten, Wolfgang	DDR	86,0	
MAV 424	Psora, Mihály	UVR	90,0	2.
MAV 222	Fekete, Lajos	UVR	87,0	
MAV 475	Fekete, Lajos	UVR.	86,3	
MAV M 28	Major, Attila	UVR	74,0	
MAV V 40	Varga, János	UVR	75,3	
Kategorie A 1/TT, TT_m, N, N_m				
ČSD 414.074	Zelenka, Jiři	ČSSR	90,0	2.
ČSD T 457.0002	Pazderka, Petr	ČSSR	86,6	
ČSD 464.053	Dvřák, Jiři	ČSSR	95,0	1.
ČSD M 131.1	Kainráth, Pavel	ČSSR	84,6	
ČSD 320.206	Takács, Eugen	ČSSR	80,3	
Lok 75	Köhler, Wolfgang	DDR	91,0	2.
VT 133	Spindler, Christian	DDR	86,0	
Kategorie A 2/H0, $H0_e$				
ČSD 524.046	Vais, Zdeněk	ČSSR	90,3	3.
ČSD T 466.2083	Bednařik, Ivan	ČSSR	92,3	2.
ČSD T 678.001	Slezák, Milan	ČSSR	89,0	
ČSD T 458.1	Vaněk, Jiři	ČSSR	82,0	
ČSD 399.003	Polakovič, Marian	ČSSR	84,6	
ČSD T 478,3	Vajsochr, Josef	ČSSR	86,6	
Lok 18201	Bätz, Wolfgang	DDR	93,6	1.
Lok 03 2207	Kratzenberg, R.	DDR	92,6	2.
Lok 03 058	Kersten, A.	DDR	89,3	Anerk.
Lok 17 225	Schipper, Fritz	DDR	92,0	2.
Lok 88 7002	Willert, Karl	DDR	86,0	
Lok 52 653	Herfen, Olaf	DDR	93,0	1.
Lok 94 2065	Mattern, Jürgen	DDR	90,3	
Lok 93 575	Liebschner, Winfried	DDR	90,0	3.
ET 25	Bansemer, Jürgen	DDR	86,0	
Lok 99 4802	Werner, Lothar	DDR	91,6	3.
Lok 99 4701	Naumann, Elias	DDR	86,6	Anerk.
Kategorie A 2/TT, TT_m, N				
ČSD T 211.0	Dymák, Milan	ČSSR	86,3	
ČSD 423.0104	Takács, Eugen	ČSSR	86,3	
ČSD 399.005	Dvořák, Jiři	ČSSR	91,3	2.
Lok 58 2719	Scheibler, Peter	DDR	92,0	2.
Lok 94 1320	Estel, Günter	DDR	93,0	1.
Lok 56 376	Brünler, Hermann	DDR	87,3	
Lok 132	Posselt, Günter	DDR	91,6	2.
Lok 99 6001	Leßner, Hermann	DDR	86,0	
Kategorie A 3/H0				
Skl	Bärthel, Klaus	DDR	88,0	3.
Lok 24 004	Pauls, Torsten	DDR	81,3	
Lok 55 3784	Schulz, Ullrich	DDR	84,6	
Lok 01 504	Becker, Karl-Heinz	DDR	83,0	
Lok 58 3013	Herfen, Olaf	DDR	95,6	1.
M 62.03	Kondrasch, Sergej	SU	87,6	3.
Kategorie B 1/0, H0, $H0_m$, $H0_e$				
Pers.-wagen Ci 4 – 1714	Kejhar, Martin	ČSSR	85,6	
Pers.-wagen Blm	Vais, Zdeněk	ČSSR	89,0	3.
Pers.-wagen Clm	Přibyl, Vitězslav	ČSSR	83,0	
Pers.-wagen Ci	Ferkl, Vladimir	ČSSR	87,6	3.
Gepäckwagen DF	Halfar, Richard	ČSSR	84,3	
Pers.-wagen Bi 24	Beyer, Klaus	DDR	95,6	1.
Güterwagen Hbs	Kunzelmann, Wolfg.	DDR	77,0	
Postwagen RüKB	Gierhan, Uwe	DDR	80,0	
Pers.- u. Postwagen KSPW	Werner, Lothar	DDR	88,0	3.
Kategorie B1/TT, N				
Personenwagen Ce	Simbártl, Václav	ČSSR	80,3	
Behälterwagen Raj	Dvořák, Jiři	ČSSR	84,0	
Pers.-wagen Bi	Sixta, Petr	ČSSR	88,6	3.
Pers.-wagen Blm	Berka, Jiři	ČSSR	75,6	
Steuerwagen Bti SBB	Kruspe, Joachim	DDR	81,3	
Kategorie B2/H0, $H0_m$				
Pers.-wagen Ci	Drda, Antonin	ČSSR	83,0	
Pers.-wagen Ca 4-5438	Zelený, Josef	ČSSR	87,3	2.
Rungenwagen	Kohlberg, Horst	DDR	86,3	3.
Pers.-wagen sä 530 213	Nitzsche, Günter	DDR	84,6	
Schmalspur-Pers.-wagen	Wagner, Bernd	DDR	86,0	
Schmalspurzug	Lückert, Michael	DDR	79,3	
Feuerlöschzug	Ort, Ingo	DDR	85,3	
Kategorie B2/TT, N				
Postwagen BDa	Kainrath, Pavel	ČSSR	77,0	
Kesselwagen Ra	Beran, Jiři	ČSSR	81,3	
Pers.-wagen ABe	Adamec, František	ČSSR	85,0	3.
EDK 50	Ohme, Winfried	DDR	87,0	3.
Doppelstock-Güterwagen	Ténai, Lászlo	UVR	76,3	
Kategorie C/H0				
Haltepunkt „Horni Lhota"	Simonů, Zdeněk	ČSSR	83,0	
Güterboden	Haman, Jiři	ČSSR	81,3	
Güterboden	Štourač, Michal	ČSSR	86,3	3.
Güterboden	Černý, Martin	ČSSR	77,6	
EG „Krüppelkieferhausen"	Günther, Uwe	DDR	92,0	1.
Brücke	Ewald, H.-J.	DDR	89,0	2.
EG „Großhartmannsdorf"	Fischer, Gerhard	DDR	85,3	
Güterboden	Winter, Hartw.-Joh.	DDR	89,3	3.
Kategorie C/O, N				
Haltepunkt „Ostrov"	Kraus, Petr	ČSSR	80,6	
Bahnwärterhaus	Klub Ostrov	ČSSR	77,0	
Bahnhof „Kolesovice"	Vašak, Jiři	ČSSR	87,6	3.
Bahnhof „Uhlirske Janovice"	Javůrek, Ladislav	ČSSR	93,0	1.
Bahnhof „Rohrbach i. Sa."	Klose, Tilo	DDR	88,3	3.
Kategorie D				
Drehscheibe	Borůvka, Miroslav	ČSSR	91,3	1.
Blockstelle	Völschow, Hendrik	DDR	88,3	
Fünfwegeweiche	Bansemer, Jürgen	DDR	93,6	1.
Gartenbahnweiche	AG 3/85 Werdau	DDR	79,0	
Kategorie E				
Diorama „Berliner Str."	Hildebrandt, Otto	DDR	98,3	Sond.
Straba.-Arbeitszug	Barthel, Wolfgang	DDR	74,0	
Straba. Fw 1515	Rudnay, Bela	UVR	82,6	
Wagen der MFAV	Vitányi, Iván	UVR	75,3	

Epasol im Modellbau

Oft entstehen Schwierigkeiten bei der Herstellung von Wiederholungsteilen, wenn ein Teil wie das andere aussehen soll. Um das aber zu gewährleisten, habe ich u. a. Lüfterjalousien folgendermaßen hergestellt: Zunächst muß ein Muster von dem gewünschten Teil hergestellt werden, was je nach Eignung aus PVC, Messing, Alu oder ähnlichem Material entstehen sollte. Von diesem Modell können nun beliebig viel Abdrücke angefertigt werden. Man benötigt dazu Plasteline. Sie ist in Schreibwarengeschäften erhältlich. Des weiteren Epasol (EP11) und etwas Talkum. Beides kann in Drogerien gekauft werden.
Der Werdegang ist nun folgender: Das angefertigte Modell wird mit Talkum betupft, damit es nach dem Eindrücken in die Plasteline auch wieder herausgezogen werden kann. Überflüssiges Talkum wird vorher abgeblasen. Das Modell wird ganz gerade abgezogen, um den Abdruck nicht zu beschädigen. Um möglichst wenig Lufteinschlüsse zu bekommen, muß das Harz langsam von der Mitte nach außen fließen.
Am nächsten Tag kann nun die Plasteline vom Harz grob entfernt werden. Zum Abwaschen eignet sich am besten Kunstharzverdünner. Mit einem Pinsel oder einer alten Zahnbürste läßt sich das ausgehärtete Harz gut reinigen. Kleine Luftbläschen müssen nachträglich noch ausgebessert werden.
Nun wird das fertige Teil – in diesem Fall eine Lüfterjalousie – außen rechtwinklig befeilt, damit es in den vorgesehenen Ausschnitt eingesetzt werden kann. Mit etwas EP 11 oder auch Duosan wird das eingesetzte Teil befestigt.
Auf diese Weise lassen sich im Modellbau noch viele andere Wiederholungsteile herstellen.

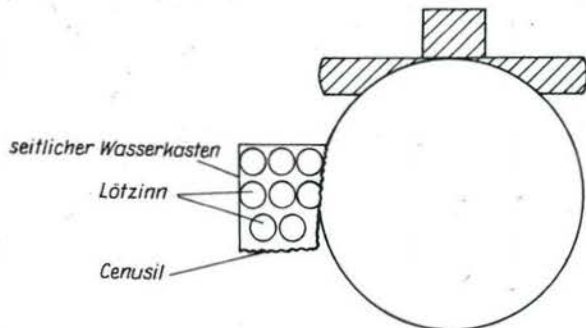


1 Das Modell, 2 Plasteline-Abdruck, 3 Der mit EP 11 ausgegossene Abdruck, 4 Das grob von Plasteline befreite Teil, 5 Das gereinigte und befeilte Epasol-Gußteil
Foto: Verfasser

G. Lehnert, Dresden

BR 86 in H0 noch leistungsfähiger

Um die Leistungsfähigkeit dieser Lok noch weiter zu erhöhen, ist folgender Umbau empfehlenswert:
Der in Heimwerkerläden erhältliche Fadenlötzinn wird aufgerollt und davon sind 16 Stücke zu je 75 mm Länge abzuschneiden.
Dieses Material wird solange zwischen zwei Brettchen hin- und hergerollt, bis es völlig gerade ist. Die Wasserkästen der Lok werden nun innen mit Cenusil bestrichen. Jetzt können die ebenfalls mit Cenusil versehenen Lötzinnstücke eingebaut werden. Es muß darauf geachtet werden, daß letztere nicht herausragen.
Wenn alle Teile richtig liegen, sollten sie nochmals mit Cenusil behandelt werden. Das Resultat dieser Bastelei sind nicht nur die bessere Zugkraft und Bogenläufigkeit, sondern auch ein vermindertes Fahrgeräusch.
St. Petzold, Falkenstein (Vogtl.)



Streumaterial aus natürlichen Ausgangsstoffen

Dieses läßt sich ganz einfach aus den verschiedensten Arten von Baumrinde gewinnen. Die Rinde wird vorher wegen eventuellen Pilz- oder Bakterienbefalls gekocht. Das ungefärbte Material ergibt nach dem bei der Schotterherstellung beschriebenen „Mahl- und Siebverfahren" (siehe Seite 32) Erdstoffe, grün gefärbt kann es zur Nachbildung von Wiesen genutzt werden. Als Klebemittel dient auch hier PVAC-Holz-Kaltleim.
U. Schulz, Neubrandenburg

Gut wirkende Radsätze bei Dampflokomotiven

Für den Eigenbau von Güterzuglokomotiven sollte man schwarze Kuppelradsätze kaufen. Speichervorderkanten und Gegengewichte werden dann mit rotem und nur wenig verdünntem Nitrolack behandelt. Jetzt wirken die Radsätze natürlicher. Im Handel werden Radsätze der BR 55 und 52 angeboten.

Verwendung von Plast beim Fahrzeugbau

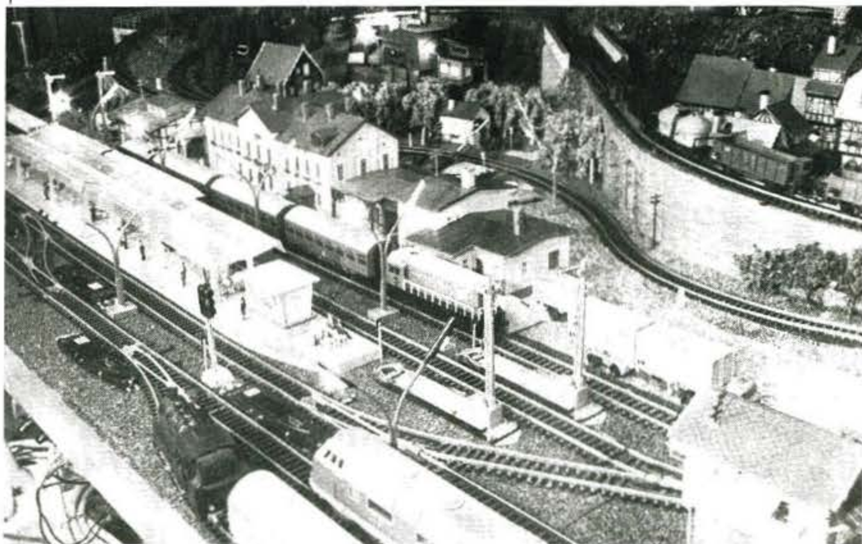
Viele Bauanleitungen für Modelle basieren auf Metallbauweise. Beim heutigen Stand der Chemie bietet sich Plast beim Lokbau in H0 und TT sowie beim Wagenbau geradezu an. Man kann es mit der Laubsäge schneiden, feilen, Konturen ausfräsen, bohren und vor allem kleben. Als Material für Lokkessel verwende ich Elektrikerrohr aus PVC oder Polysterol. Für Rahmen und Laufbleche, Tender und Wasserkästen haben sich farbiger Plast sowie für Führerhäuser farbloser Plast bewährt. Das erspart das Ausschneiden der Fenster. Sie werden nur mit einem spitzen Gegenstand aufgerissen und später beim Lackieren aufgelassen. Rohrleitungen entstehen aus Draht und Dächer aus Blech. Verklebt werden diese Materialien mit Plasticfix und Chemiecal. Für die Anfertigung von Gewinde wird vorher das entsprechende Loch gebohrt, entgradet und dann mit einer Schraube das gewünschte Gewinde gedreht.
R. Zemke, Dresden

Dr. Rolf-Dieter Schmidt, Berlin

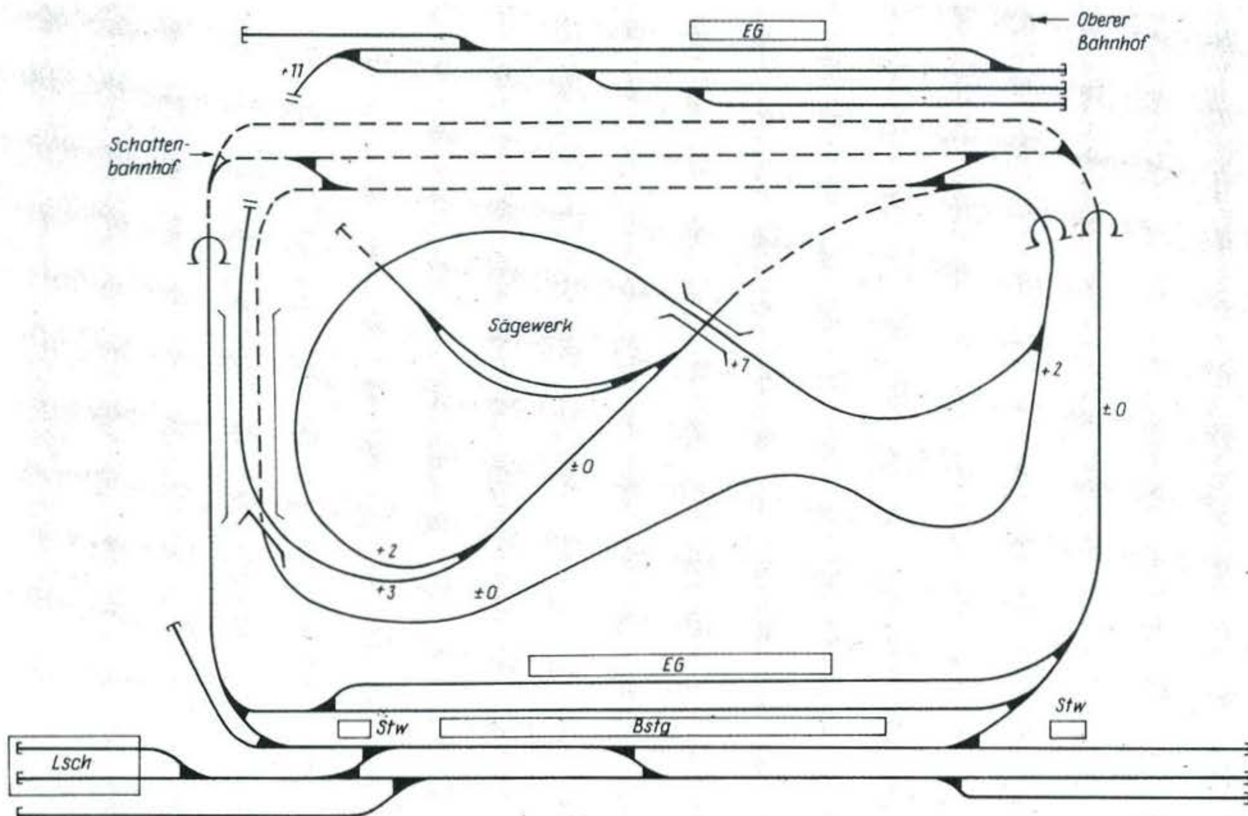
TT-Anlage mit den Abmessungen 1100 mm × 1700 mm

In einer Zeit von nur $1^1/_2$ Jahren entstand diese Anlage. Das Motiv: Eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, an der auch ein Anschlußgleis zum Sägewerk liegt.
Das Ziel dieser Anlage bestand darin, einen abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb abwickeln zu können. Gleichzeitig wird die Traktionsumstellung von Dampf auf Diesel dargestellt. Es sind zwei Fahrstrombereiche in A-Schaltung vorhanden. Aus Platzgründen mußten die Neigungsverhältnisse abweichend von der Norm etwas steiler angelegt werden. Verwendet wurden 30 Weichen, davon sind 5 Bogenweichen.
Das aus einem Nachtschrank hergestellte Bedienungspult ist über ein Kabel durch einen 42- bzw. 24-poligen Mehrfachschalter mit der Anlage verbunden. Die Weichen- und Signalbedienung erfolgt manuell. Unter dem Pult befinden sich die beiden Fahrtrafos. Drei Zusatztrafos dienen der Versorgung von Zubehöranlagen.
Der Schrank ist mit schwenkbaren Rädern ausgestattet. Eine einfache Haltervorrichtung ermöglicht die vorhandene Polyäthylenfolie als Staubschutz über die Anlage ohne große Aufwendungen zu legen und zu befestigen.
Bei längerer Betriebsruhe wird die Anlage hochkant hinter eine Liege gestellt und mit einem Vorhang verdeckt. Sämtliche Gleise in den Bahnhöfen, Abstell- und Bw-Gleise sowie der Anschluß in das Sägewerk sind einzeln abschaltbar. Zusätzlich erhielten die Bw-Anlagen und der Bahnhof Moorbach Gleichrichter, damit ein Überfahren der Halttafel vermieden wird.
Die Gleisbesetzung im Schattenbahnhof wird über Kontakte am Bedienungspult angezeigt.
Sämtliche Gebäude entstanden aus VERO-Bausätzen.

1



2



1 Blick auf den Hauptbahnhof.

2 Schematische Wiedergabe der Gleisanlage. Auf die Darstellung weiterer Details, wie Signalstandorte und Landschaftsgestaltung wurde in diesem Fall verzichtet.

3 Fahrstromversorgung und Bedienungspult (Reihenstellwerk).

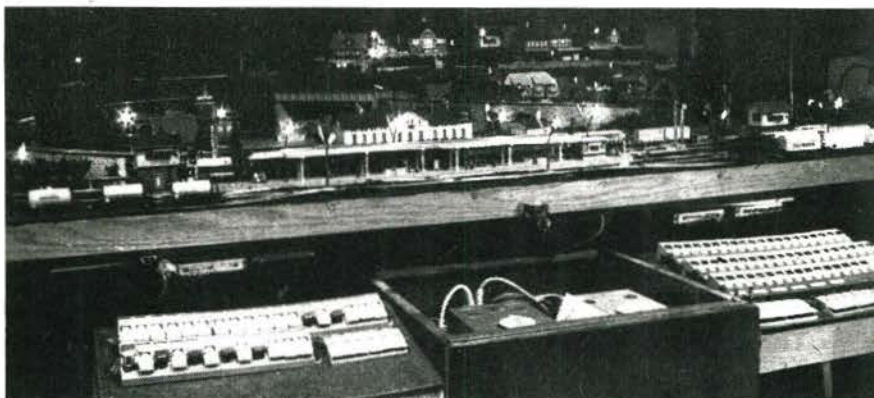
4 Im weiten Bogen führt der Bahndamm um die kleine mittelalterliche Stadt.

5 Die alte Sägemühle und das neuzeitliche Sägewerk.

6 Blick auf die Stadt mit dem Endbahnhof der Nebenbahnstrecke.

Fotos: Verfasser

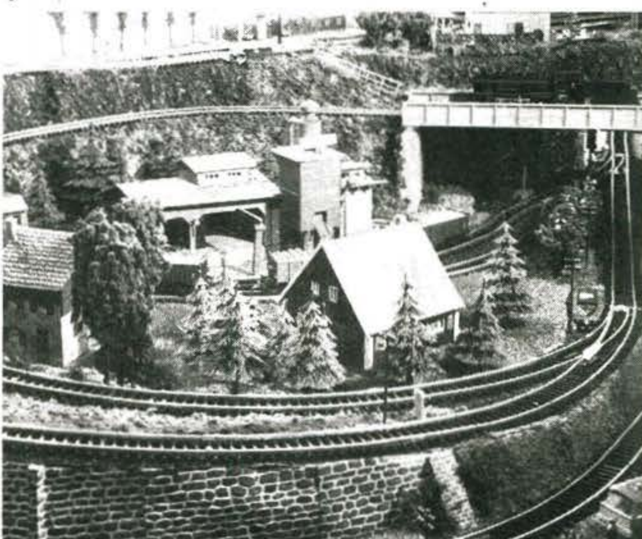
3



4



5



6



Hans Retter, Berlin

Anregungen vom Vorbild – Mastgründungen bei der Elektrifizierung

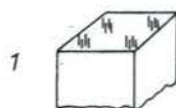
In mehreren Leserzuschriften wurde geäußert, daß vielen Modelleisenbahnern nicht richtig klar ist, weshalb bei den Elektrifizierungsarbeiten der DR recht unterschiedliche Mastgründungsarten zu sehen sind.
Der folgende Beitrag soll allen Modelleisenbahnern, die auf ihren Anlagen Fahrleitungsbetrieb abwickeln, zeigen, daß es sich durchaus lohnt, die unterschiedlichen Fundamente zu beachten. Wir würden uns freuen, wenn uns Leser ihre ersten Erfahrungen über „Modell-Mastgründungen" recht bald mitteilen würden.

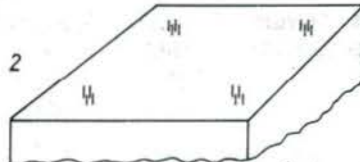
Befährt der interessierte Fahrgast in diesen Wochen Fernstrecken innerhalb Berlins oder nach Rostock, werden ihm Fundamente für künftige Fahrleitungsmasten auffallen. Im wesentlichen erfolgt der Einbau von Gittermasten, Flachmasten und Stahlbetonmasten. Alle Masten müssen aufgrund der starken Belastung durch die Fahrleitung fest verankert werden. Dafür sind in jedem Fall Mastfundamente erforderlich. Sie werden vom Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb Berlin der DR und seinen Partnerbetrieben hergestellt. Je nach Größe und Art der Masten sind vier verschiedene Gründungen üblich.

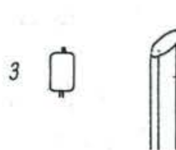
Blockfundamente

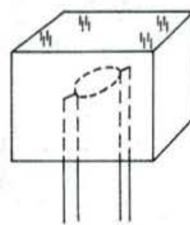
Aus diesen großen Betonklötzen mit quadratischer Oberfläche ragen die vielfach gut sichtbaren Bolzen zur Befestigung des Mastes heraus **(Bilder 1 und 2)**. Blockfundamente werden mit Hilfe schienengebundener Betonmischzüge hergestellt. Die Gründungstiefen liegen zwischen 4 und 5 Meter. Gut zu erkennen sind diese Blockfundamente auf dem Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld.

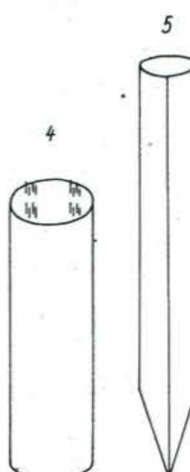
Sind die Bodenverhältnisse ungünstig, d. h. handelt es sich um sumpfiges oder mooriges Gelände, werden Schwergewichtfundamente **(Bild 2)** gegründet,





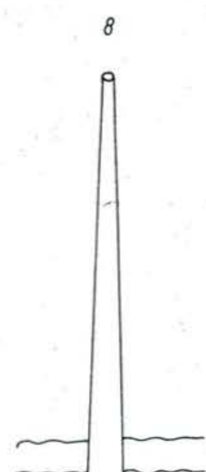












9 Ein Blockfundament in der Nähe von Löwenberg, aufgenommen am 3. September 1982.

10 Die Gründung eines sogenannten Betonhalses, ebenfalls bei Löwenberg.

11 Hier wird ein Stahlbetonmast aufgestellt. Die Aufnahme entstand ebenfalls in der Nähe von Löwenberg.

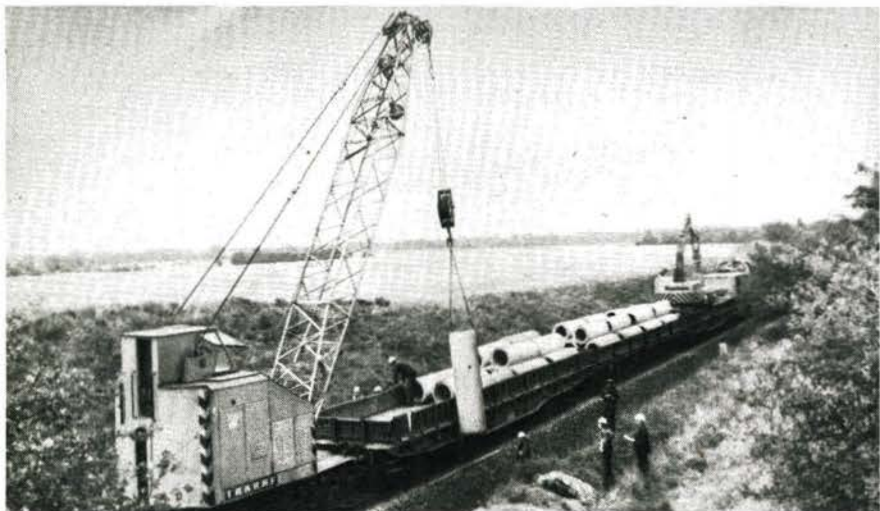
12 Elektrifizierung im Modell (Nenngröße H0). Diese Anlage wurde im Oktober 1981 anläßlich der Jugendkonferenz der DR ausgestellt.

Fotos: I. Migura, Berlin; Zeichnungen: Verfasser

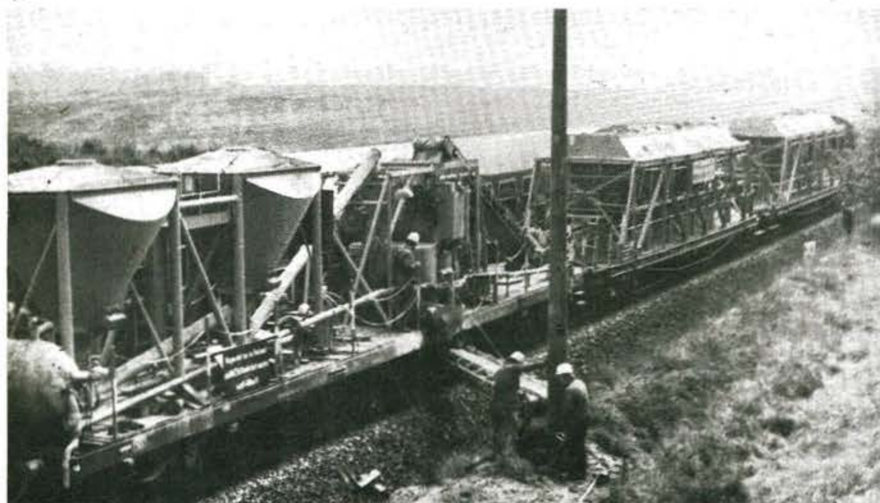
9



10



11



12



wie z.B. auf den Betriebsbahnhöfen Diedersdorf und Ahrensdorf des Berliner Außenringes.
Blockfundamente dienen meist zur Befestigung von Gittermasten.

Rammgründungen
Blockfundamente lassen sich nur mit hohem manuellen Aufwand gründen. Eine produktivere Gründungsart dagegen ist die Rammgründung. Hier werden entweder zwei oder drei verschweißte Stahlgrundbohlen **(Bild 3)** – wie z.B. auf den Bahnhöfen Nassenheide und Düsterförde – oder ein Betonrammpfahl **(Bild 5)** – z.B. zwischen Nassenheide und Grüneberg – in das Erdreich geschlagen.
Auf den aus dem Boden ragenden Teil des Rammpfahles wird ein Fundamentkopf gesetzt und mit Beton vergossen. Dieser Fundamentkopf hat die Form eines Blockfundamentes. Es gibt aber auch Sonderkonstruktionen zur Befestigung der Masten.

Gründungen mit Fertigteilen
Hier sind drei unterschiedliche Arten üblich:
– Die Gründung von zwei bis drei Meter langen Betonhälsen **(Bild 6)**, die der Aufnahme von Stahlbetonmasten dienen (z.B. zwischen Oranienburg und Neustrelitz erkennbar),
– die Gründung von zwei bis drei Meter langen Fertigteilrundfundamenten **(Bild 4)**, aus denen Ankerbolzen zur Aufnahme von stählernen Flachmasten ragen (auf allen Strecken sichtbar) und
– die Gründung von Ankerfundamenten **(Bild 7)** für die Fahrleitungsabspannung mit entsprechenden Fertigteilen.
Alle genannten drei Gründungsarten sind sehr produktiv.

Direktgründung von Stahlbetonmasten
Dort, wo es die Bodenverhältnisse zulassen, werden Stahlbetonmaste auch ohne Hülsen im Erdreich verankert. Diese Direktgründungen sind teilweise zwischen Nesselgrund und Potsdam Hbf sowie Neustrelitz und Kratzeburg anzutreffen **(Bild 8)**.
Hier wurden nur die wesentlichsten Gründungsarten dargestellt, ohne auf Sonderkonstruktionen einzugehen. Die bestehenden Technologien werden ständig weiter entwickelt.

Dipl.-Ing. Päd. Claus Dahl (DMV), Burg (b. Magdeburg)

Umbauanleitung von H0-Lichtsignalen mit Lichtfaseroptik

Es ist bekannt, daß die Lichtfaseroptiken der im Handel erhältlichen H0-Lichtsignale den Modelleisenbahnern hinsichtlich der Lichtausbeute erhebliche Sorgen bereiten. Abhilfe schafft hier nur eine praktikable Lösung, nämlich die Lichtfaseroptik. Mit dieser Anleitung soll den Modelleisenbahnern die Möglichkeit geboten werden, die in ihrem Besitz befindlichen Signale so umzubauen, daß sie höheren Anforderungen gerecht werden.

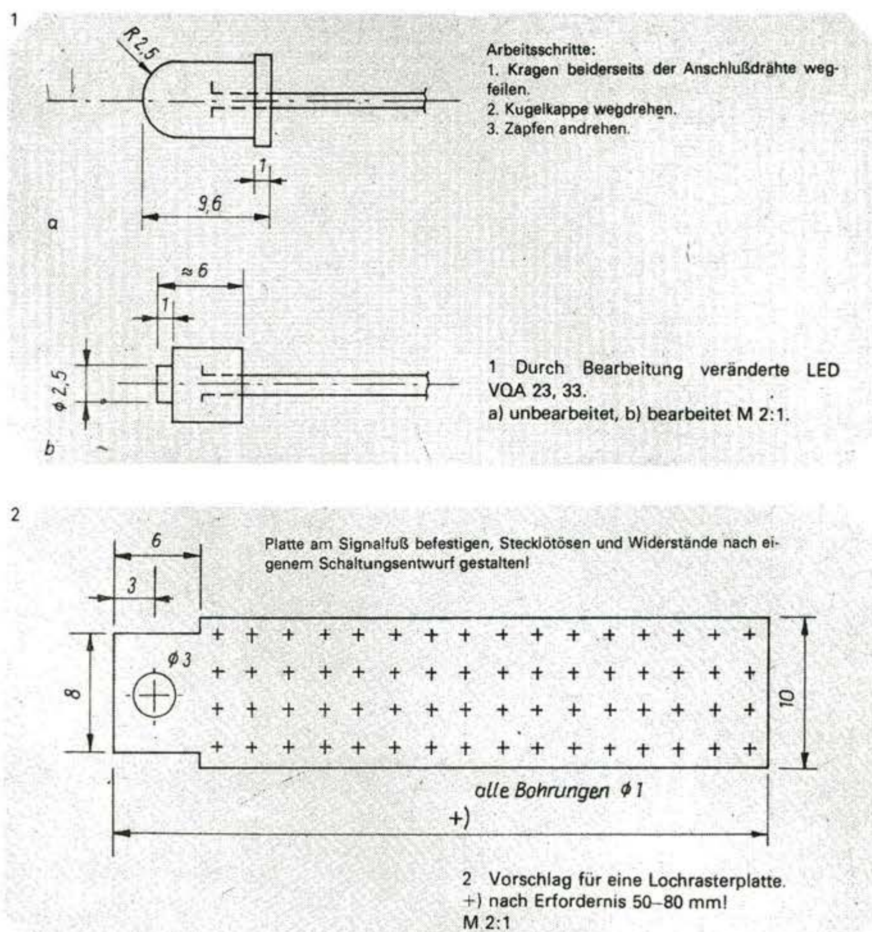
Der Umbau erfolgt unter Einsatz von Lichtemissionsdioden (LED), die in den Farben rot, grün und gelb erhältlich sind. Sie erfordern zwar einen zusätzlichen Kostenaufwand, gestatten es aber, bei sehr guter Lichtausbeute und hoher Betriebssicherheit – ihre Lebensdauer ist mindestens zehnmal größer als die der Glühlampen – geringerem Stromverbrauch und ansprechender Modellmäßigkeit, die äußerlich gut gestalteten Lichtsignale zu einer zufriedenstellenden Betriebsweise umzugestalten.

Im Amateurhandel können LED der Typen VQA 12, VQA 23 und VQA 33 beschafft werden. Die VQA 12 leuchtet rot, ist mit eingefärbtem Klarplast umhüllt und hat fast ideale Abmessungen mit 4 mm Durchmesser und 3,5 mm Höhe, ihre Form ist ungefähr halbkugelig. Die VQA 23 leuchtet grün, die VQA 33 gelb. Beide sind mit milchig eingefärbtem Plast umhüllt. Der Körper dieser Dioden ist 9 mm hoch, besitzt 5 mm Durchmesser und ist auf der Lichtaustrittsseite halbkugelig abgerundet. Die Abmessungen der Dioden sind etwas groß. Sie müssen daher durch Entfernung eines Teils der Plastehülle erheblich verkleinert werden. Diese Maßnahme ist natürlich vom Hersteller nicht vorgesehen und geht voll auf das Risiko des Anwenders. Die Dioden sind entsprechend Bild 1 zu bearbeiten und so in eine genügend kleine Form gebracht. Es werden zwar noch kleinere LED vom Typ VQA 15, VQA 25 sowie VQA 35 hergestellt, ihre Abmessungen betragen etwa 2 mm × 2 mm. Sie sind aber noch nicht im Amateurhandel erhältlich. Ist die Beschaffung möglich, können sie ebenfalls verwendet werden. Eine besondere Bearbeitung erübrigt sich dann.

Für die Zwecke des Umbaus werden so viele LED vorbereitet, wie sie für die vorhandenen Signale erforderlich sind. Es können auch neue Signalbilder, wie z. B. Hl 3 (grün-gelb) oder Hl 12 (gelb-gelb) berücksichtigt werden. An den Signalschirmen erfordert das zusätzliche Bohrungen. Für die Variante mit dem Rangiersignal Ra 12 sollte eine Kompromißlösung mit den vorhandenen einfachen Lichtfaseroptiken gesucht werden.

Die VQA 23 und VQA 33 werden entsprechend dem **Bild 1** vorsichtig bearbeitet, die VQA 12 kann verbleiben wie sie ist. Da aber ihre Plastumhüllung klar eingefärbt ist, ergibt sich ein etwas anderes Leuchtbild als bei den anderen LED. Um eine bessere Übereinstimmung zu erhalten, hat sie der Verfasser an der Kugel leicht befeilt und mit Sandpapier matt geschliffen.

Nun wird das Signal zerlegt. Nach dem Entfernen der Geländer werden vorsichtig Lichtfaseroptiken und auch der Signalschirm demontiert. Die Rückseite des Signalschirmes wird vollständig eben gemacht, wozu außerdem die Lampenimitationen beseitigt werden müssen. Das Loch für die rote Signallampe wird mit einem Bohrer (⌀ 4–5 mm) von hinten vorsichtig konisch aufgeweitet, bis die VQA 12 auf der Vorderseite des Schirmes gerade in der Schirmebene liegt. Für zusätzliche Signallampen sind jetzt weitere Bohrungen entsprechend der jeweiligen Anordnung der Lampen anzufertigen. Die VQA 23 und VQA 33 werden in die anderen Löcher eingepaßt, wobei gegebenenfalls ihre Flanken noch etwas befeilt werden müssen. Damit die Diodenanschlüsse später weniger sichtbar werden, sollten sie stets horizontal liegen. Beim Einpassen müssen die Anoden zweier nebeneinander angebrachter LED zur Mitte hin liegen. Das erleichtert spätere Schaltarbeiten. Nach den Anpaßarbeiten werden die Dioden mit kleinen Mengen Zweikomponentenklebers in den Signalschirm eingeklebt.



1 Durch Bearbeitung veränderte LED VQA 23, 33.
a) unbearbeitet, b) bearbeitet M 2:1.

2 Vorschlag für eine Lochrasterplatte.
+) nach Erfordernis 50–80 mm!
M 2:1

Die Lampenhalterung der Lichtsignale findet keine weitere Verwendung. Dafür wird eine kleine im Amateurhandel erhältliche Lochrasterplatte vorbereitet. Sie soll die Vorwiderstände der LED tragen und kann, um den Lötanschluß zu vermeiden, auch mit Stecklötösen versehen werden. Die Lochrasterplatte wird so bemessen, daß sie am Signalfuß befestigt durch das Montageloch des Signals in der Anlage gesteckt werden kann. Ihre Befestigung am Signalfuß erfolgt mit einer M3-Schraube und einer dazugehörigen Mutter. Ein Vorschlag für die Lochrasterplatte ist im **Bild 2** dargestellt.

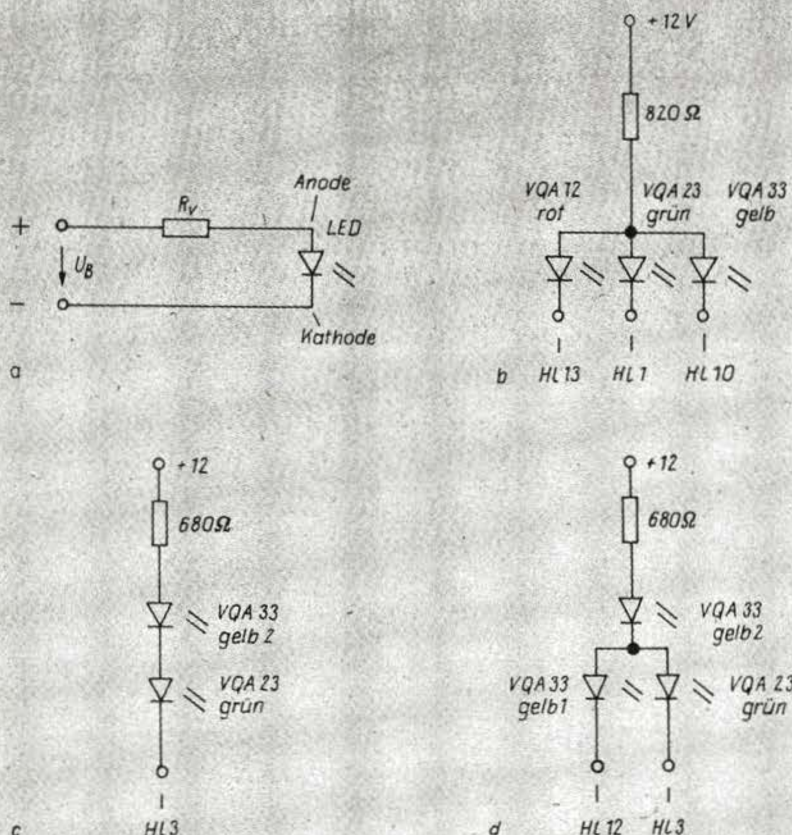
Bild 3a zeigt die LED-Grundschaltung. Jede Diode muß über einen Vorwiderstand an die Gleichspannungsquelle angeschlossen werden, um den Strom zu begrenzen. Für den Betrieb in Lichtsignalen reicht ein Diodenstrom von 10–15 mA. Der Betrieb mit Wechselspannung ist nicht zulässig, da die Sperrspannung der LED laut Kenndaten nur 5 V betragen darf (Betriebswechselspannung <3,5 V). Der Vorwiderstand ergibt sich unter Berücksichtigung der Diodenflußspannung aus

$$R_v = \frac{U_B - U_F}{I_F}.$$

Bei der Betriebsspannung $U_B = 12\,V$ und der durchschnittlichen Flußspannung von 2 V ergibt sich für den Diodenstrom von 12 mA ein Vorwiderstand von 820 Ohm.

Bild 3b zeigt nun eine Steuerschaltung für ein Signal mit den Signalbildern Hl 1, Hl 10 und Hl 13. Da hier die drei

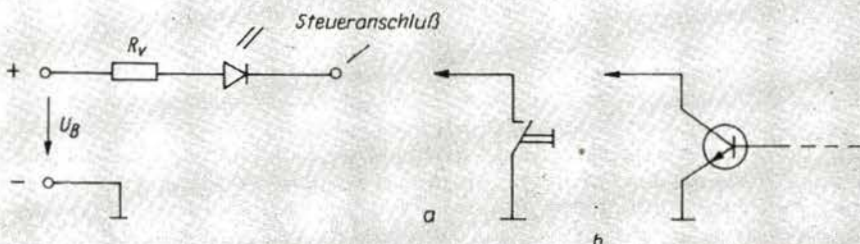
3



Belastung des Widerstandes 0,25 W, nach Überprüfung evtl. 0,1 W!

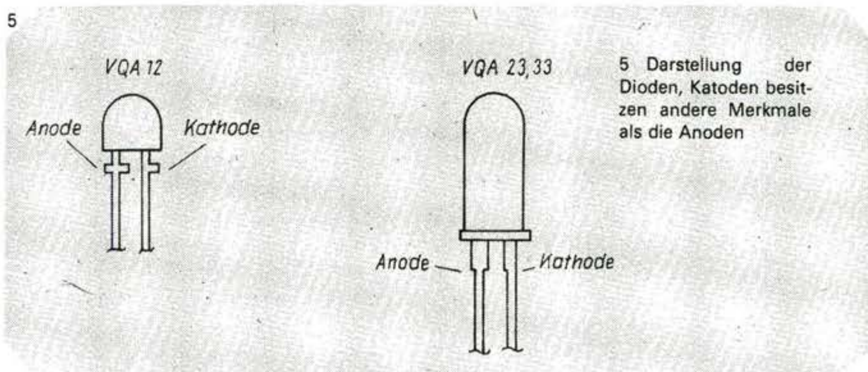
3 Grundschaltungen für Lichtsignale mit LED.
a) Grundschaltung allgemein.
b) vereinfachte Schaltung für die Signalbilder der Hl 1, Hl 10, Hl 13.
c) vereinfachte Schaltung für Signalbild Hl 3.
d) Kombination der Signalbilder Hl 3, Hl 12.

4



4 Steuerung der Signalbilder.
a) mit Schalter, Tasten, Relaiskontakte usw.
b) mit npn – Schalttransistor (Basteltyp-Miniplast). Beide Steuerarten müssen Dauerwirkung haben!

LED nie gleichzeitig betrieben werden, kann eine vereinfachte Schaltung mit nur einem Vorwiderstand angewendet werden. Das gilt selbstverständlich auch für die Kombination Hl 1, Hl 13 oder Hl 1, Hl 10. **Bild 3c** vermittelt eine Variante mit einer Reihenschaltung zweier LED nur für die Signalbilder Hl 3 oder Hl 12 (z. B. bei einigen Ausfahrsignalen). Soll auf beide Signale nicht verzichtet werden, ist die in **Bild 3d** dargestellte Schaltungsvariante erforderlich.
Alle Signalschaltungen können über Schalter, Tasten usw. oder elektronisch mit Schalttransistoren angesteuert werden. Die Schaltmittel werden entsprechend **Bild 4** in den Fußpunkt des LED-Stromkreises gelegt, so daß die Katodenleitungen sämtliche Steuerleitungen darstellen. Die Anoden sind über die Vorwiderstände ständig mit dem Pluspol der Spannungsquelle verbunden. Diese Schaltung enthält die geringsten Gefahren für die LED bei eventuell auftretenden Kurzschlüssen im Signalmast.
Die Vorwiderstände werden nun in die Lochrasterplatte gesteckt, ihre Enden sind zu biegen und mit den Stecklötösen und den Schaltleitungen zu verlöten. Letztere werden durch den Mast geschoben. Danach erfolgt das Ankleben des Signalschirms am Mast mit etwas Polystyrolkleber. Vorher wurden noch die Diodenanschlüsse auf 1–1,5 mm gekürzt und vorsichtig verzinnt. Auch die Schaltleitungen werden vor dem Anlöten verzinnt. Das geht aber erst, wenn die genaue Drahtlänge bekannt ist. Sollte trotzdem die Länge nicht ausreichen, wird sie nach oder von unten durch den Mast hindurch ausgeglichen. Nach dem Festwerden des Signalschirmes erfolgt das Anlöten der Schaltleitungen an die Dioden durch eine Kurzzeitlötung.
Hier muß natürlich auf die Polung der Dioden geachtet werden, die Katoden unterscheiden sich durch kleine Abweichungen von den Anoden **(Bild 5)**. Anschließend wird die Funktion der Schaltung überprüft. Nach erfolgreicher Erprobung werden die LED und alle anderen Teile hinter dem Signalschirm mattschwarz gestrichen.



5 Darstellung der Dioden, Katoden besitzen andere Merkmale als die Anoden

Vorbildgerechtes Schotterbett in der Nenngröße H0

Der echte Eindruck einer Modellbahnanlage wird nicht zuletzt durch ein dem Vorbild genau nachgebildetes Schotterbett hervorgerufen. Mit Sebnitzer Schwellenband und richtig eingefärbtem Korkschotter ist die Nachbildung gar nicht so schwierig. Da Korkschotter im Handel unverständlicherweise leider nur noch in Form von Schottermatten zu haben ist, muß sich der Modellbahner auch hier mit Selbstbau helfen. Der vielfach unterbreitete Vorschlag, Korken mit einer ausgedienten Kaffeemühle zu zerkleinern, ist nach meiner Erfahrung nicht zu empfehlen. Bessere Dienste leistet hier eine sogenannte Mandelmühle, besser: Mandel-Reibe. Mit ihrer Hilfe lassen sich die vorher in ausreichender Anzahl gesammelten Korken gut „zerspanen". Allerdings werden dabei die beweglichen Teile der Mandelreibe sehr stark beansprucht, so daß ich nach kurzer Betriebszeit die sich lösende Kurbel auf der Welle festschweißen mußte. Danach hat mein „Gesteinsbrecher" aber bis heute zur vollsten Zufriedenheit gearbeitet.
Das Zerkleinern ist aber nur der erste einer Reihe von notwendigen Arbeitsschritten bei der Schotterherstellung. Das Mehlgut muß nun in verschiedene Körnungen ausgesiebt werden. Dabei leisten „Grundmittel" aus der Küche der verständnisvollen Modellbahner-Ehefrau beste Dienste. Die einzelnen Körnungen werden getrennt aufgehoben und danach farblich behandelt, indem sie in ausreichende Mengen nicht zu dünn angerührter Farblösung gegeben und umgerührt werden. Nicht mit Farbe sparen, jedes Korn muß rundum von der Farbe umspült werden. Am besten eignet sich Plakatfarbe, wobei man sich auf die Farben grau, mittelbraun, tiefbraun und schwarz orientieren sollte.
Zum Trocknen wird alles auf Transparentpapier gelegt. Häufiges Umwälzen beschleunigt den Trocknungsprozeß. Die feinste Körnung kann z. T. auch naturfarben bleiben, sie ist so für H0 als Kies zu verwenden. Das grobe Gut in mittelbrauner Färbung kann u. U. als Grobschlag in Waggons verladen werden.
Entsprechend dem Bedarf werden nun die einzelnen Komponenten gemischt, so daß die gewünschten Farbtönungen entstehen. Neugeschotterte Strecken sind überwiegend grau, ältere Gleislagen in verschiedenen Brauntönen zu halten. Sehr dunkelbraun muß an den Bahnsteigen geschottert werden, im Bahnbetriebswerk kann der Schotter fast ausschließlich schwarz sein. Hier und bei den Ladegleisen sollte man einen hohen Anteil an feinster Körnung verwenden.
Das Einbringen des Schotters wird nach dem Verlegen der Gleise vorgenommen. Hierzu nimmt man zunächst eine kleine Plast-Ölkanne, füllt sie mit nicht zu zähflüssigem PVAC-Holzkaltleim und drückt diesen durch die Tülle des Kännchens in eine Reihe von Schwellenzwischenräumen bzw. an den Außenkanten des Gleises entlang. Nach einigen Minuten, wenn der Leim die Unterlage angelöst hat, streut man mit den Fingern den Schotter aus. Wieder einige Zeit später kann ganz vorsichtig mit dem Festdrücken des Schotters begonnen werden. Dabei ist die typische Form des Schotterbettes nachzubilden.
Wenn diese Art der Beschotterung auch mühselig ist, der Anblick entschädigt dafür bestimmt.
Ist nach einigen Stunden der Leim abgebunden, so kann der überflüssige Schotter mit einem Staubsauger entfernt werden. Im letzten Arbeitsgang müssen wir nun dafür sorgen, daß unser so mühevoll hergestellter und aufgebrachter Schotter auch allen Strapazen eines „rauhen" Modellbahnbetriebs trotzen kann. Er erhält daher einen Überzug aus einer Mischung von Duoasan-Rapid mit Nitroverdünnung oder Aceton im Verhältnis 1:4 bzw. 1:5. Nicht sparsam sein, denn ein gut durchtränktes Schotterbett ist besonders haltbar gegen mechanische Einwirkungen. Beim Einhalten des vorgeschlagenen Mischungsverhältnisses treten keine Glanzeffekte auf.
U. Schultz, Neubrandenburg

Dr. Michael Huth (DMV), Dresden

14. Spezialistentreffen – Bewährtes konnte fortgesetzt werden!

Gastgebender Bezirksvorstand für das 14. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" war der Bezirk Berlin, der alle Preis- und Diplomträger der Bezirksausscheide im Zentralen Pionierlager „Heinrich Rau" in Groß Köris (Kreis Königs Wusterhausen) empfing.
Auf der Grundlage des Aufrufes legten 21 Mannschaften Rechenschaft über die Ergebnisse ihrer Arbeit bei der Erfüllung des Pionierauftrages „Pioniersignal X. Parteitag" bzw. des „FDJ-Auftrages X. Parteitag" ab.

Breite der Palette war umfangreich
Die Ergebnisse des Treffens lassen sich in einem Satz zusammenfassen: In der Arbeit unserer Jugendgruppen und bei den Pioniereisenbahnen konnte das in jahrelanger Arbeit Bewährte mit neuen Ideen bereichert und kontinuierlich fortgesetzt werden. Zunächst soll die Statistik helfen, diese Einschätzung zu unterstreichen. Von den 21 teilnehmenden Mannschaften waren 6 (26%) in der Altersgruppe 10 bis 14 Jahre einzuordnen. Das ist ein deutlicher Anstieg gegenüber dem 13. Spezialistentreffen in Forst (11%).
Die Verteilung der Exponate auf die Kategorien
A Modelle, Modellbahnanlagen, Modellbautechnologie = 8
B Elektronische Schaltungen = 2
C Elektronische Schaltungen und Funktionsmodelle = 2
D Dokumentationen = 6
E Neuererleistungen = 3
ist annähernd gleich geblieben und widerspiegelt eben das gesamte Spektrum der außerunterrichtlichen Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften.

Elektronik gewinnt an Bedeutung
Es zeigte sich, daß die Elektronik immer stärkeren Einfluß hat und mit dem Kategoriebegriff „Elektronische Schaltungen und Funktionsmodelle" die Vielfalt der Leistungen nicht mehr ausgedrückt werden kann. So haben sich die Freunde der AG 4/55 Weida entschlossen, mit ihrem elektronisch gestützten Aufzeichnungsgerät für Zugmeldungen in der Kategorie Neuererleistungen zu starten. Das war richtig. Denn sie haben sich damit doch den hohen Ansprüchen an die Neuererarbeit gestellt, mit elektronischen Bauelementen Rationalisierungsmittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit zu entwickeln. Wenn das Exponat nicht mit einem Ehrenpreis bzw. Diplom ausgezeichnet werden konnte, so nur deshalb, weil es den Forderungen an die Qualitätsarbeit noch nicht genügte. Das Treffen, wiederum Prüfstein und Erfahrungsaustausch zugleich, setzte Maßstäbe und zeigte Wege zum Erreichen hoher Leistungen durch Ideen und Schöpfertum in unseren Jugendgruppen. Dazu haben in entscheidendem Maße natürlich die Freunde beigetragen, die für ihre ausgezeichneten Exponate ein Diplom erhielten.

Amateurfilm weckte Interesse
Schon in drei aufeinanderfolgenden

1



1 Auszeichnung der AG 4/42 Suhl mit dem Diplom durch den Präsidenten der Rbd Berlin.

2



2 Dieses Universalprüfgerät bauten Mitglieder der AG 3/3 in Zwickau.

Spezialistentreffen gelang es der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg" ein Diplom zu erringen. Mit einem 8 mm-vertonten Amateurfilm „Schmalspur und ein wenig mehr" haben sie ein Meisterwerk vorgelegt, das der Jury viel abverlangte, um es richtig zu bewerten und einzuordnen. Dieser Film ist ein gutes Beispiel dafür, wie durch Kontinuität in der Jugendarbeit zugleich hohe Aufgaben gestellt und realisiert werden können.
Zum 12. Treffen in Merseburg war diese AG beispielsweise mit einer Anund diesmal ebenfalls ein Diplom erreichen konnte. Allein die Aufzählung dieser Exponate vermittelt einen Eindruck über die Vielfalt der Ideen und Gedanken im Pionier- und FDJ-Auftrag. Doch gleichzeitig ist es erforderlich, daraus Ideen und Motive für die Ziele und Teilnahme am 15. Zentralen Spezialistentreffen, das 1984 im Bezirk Magdeburg stattfinden wird, abzuleiten. Mit einer Dokumentation „Sonderzugfahrten des DMV" haben sich die jungen Eisenbahnchronisten der AG 6/52 vorgestellt.

chenantriebe mit Flachrelais" neue Lösungsansätze.
Es bleibt eine Verpflichtung der Jugendkommission, die Öffentlichkeitswirksamkeit über das Spezialistentreffen zu verbessern. Da die Jury-Richtlinie in ihrer 1978 modifizierten Fassung sich erneut bewährt hat, konzentrieren sich die Schlußfolgerungen für die weitere Arbeit im wesentlichen auf dieses Problem. Dazu gehört auch, den Modus der Delegierung der Exponate von den Bezirkstreffen zu dem Zentralen Spezialistentreffen neu zu beden-


Mitglieder der AG 4/55 Weida stellten ihr „Automatisches Aufzeichnungsgerät für Zugmeldungen" vor.


Für einen reibungslosen Ausstellungsbetrieb fertigte die Ag 8/3 Schwerin diese Fahrplantafeln an.

Fotos: G. Sauerbrey, Erfurt

schauungstafel und 1980 in Forst mit einem Zugfunk-Programm (DIA-Ton-Vortrag) erfolgreich. Leider haben nicht alle Jugendgruppen gleichartige Möglichkeiten für ein solch anspruchsvolles Niveau der sinnvollen Freizeitgestaltung. Aber es wäre auch falsch, die Jugendfreunde der Traditionsbahn zu „Außenseitern – Spitzenreitern" abzustempeln. Die AG 5/14 Saßnitz hat eine annähernd gleiche Bilanz aufzuweisen. 1976 stellten sie eine Diorama-Wand über die Entwicklung der Eisenbahn vor (Ehrenpreis), 1980 waren sie mit dem Modellbahnkoffer erfolgreich (Diplom), und auch beim 14. Spezialistentreffen konnten sie ein Diplom für ihr Exponat „Methodische Reihe-Landschaftsgestaltung" erringen. Unbekannt sind auch die weiteren Diplomträger nicht. Die AG 3/3 Zwickau konnte sich von einem Ehrenpreis beim 13. Spezialistentreffen auf ein Diplom für das Universalprüfgerät für Modellbahnbausteine (UPMO1) steigern. Unser Glückwunsch gilt auch der AG 4/42 Suhl für ihr N-Modell der Strecke Suhl—Zella-Mehlis, die wiederholt an Spezialistentreffen teilnahm

Mit DIA-Ton-Vorträgen über die Pioniereisenbahn Halle und mit dem erzieherischen Motto „Eisenbahngelände – kein Kinderspielplatz" haben die Pioniereisenbahnen Halle und Berlin erfolgreich teilgenommen.
Einen Reparatur- und Unterhaltungsset für Modellbahnen der Nenngröße N bis Spur II stellte die Jugendgruppe 6/46 Merseburg vor. Aus den Erfordernissen des Ausstellungsbetriebes wurde eine ungemein nützliche Aufgabe für die Jugendgruppe gestellt und gelöst. Dieser Unterhaltungsset erhielt den Ehrenpreis des VEB Berliner TT-Bahnen und wird unbedingt zur Nachahmung empfohlen.

Dokumentation über Elektrifizierung

Von bemerkenswerter Aktualität ist die Dokumentation der ZAG Dresden/Jugendgruppe Seidnitz über das Elektromotorenwerk Dresden-Niedersedlitz (Sachsenwerk) und seinen Anteil an der Elektrifizierung der DR.
In der Kategorie B zeigten die Exponate „Automatische Lokwechsel- und Kehrschleifenschaltung mit handelsüblichem Material (AG 1/25)" und „Wei-

ken, um die Palette des Erfahrungsaustausches durch eine höhere Zahl von Exponaten noch zu erweitern.

Vielseitiges Programm wurde geboten

Den Modelleisenbahnern, Freunden der Eisenbahn und Pioniereisenbahnern des Bezirksvorstandes Berlin gebührt Dank für das umfangreiche und vielseitige Rahmenprogramm. Besondere Erlebnisse waren die Besichtigung des Raw „Roman Chwalek" in Berlin-Schöneweide, eine Fahrt mit Oldtimer-Straßenbahnen der AG 1/11 und der Besuch der Pioniereisenbahn Berlin und des Pionierpalastes.
Wie immer fuhren die Mannschaften mit unterschiedlichen Gefühlen nach Hause, die einen mit Stolz über das Erreichte, die anderen etwas wehmütig gestimmt. Für alle aber war das 14. Spezialistentreffen ein Höhepunkt in der Jugendarbeit unseres Verbandes, und es gab genug Anregungen für die nächste Wettkampfperiode.
Nunmehr gilt es, die Erkenntnisse und Erfahrungen des diesjährigen Treffens gründlich auszuwerten und neue Ziele zu stellen.

Ehrentafel

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Verdienstmedaille der DDR
Rudolf Starus, Forst (Lausitz)

Verdienter Aktivist
Bernhard Westphal, Lützow

Verdienstmedaille der DR, Stufe III
Helmut Reinert, Berlin

Verdienstmedaille der DR, Stufe II
Horst Ganzenberg, Zeitz
Dr. Michael Huth, Dresden
Siegfried Miedecke, Berlin

Verdienstmedaille der DR, Stufe I
Wolfhard Bätz, Sonneberg
Ruth Hundt, Berlin
Andreas Mansch, Leipzig
Eva Rabe, Magdeburg
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Helmut Übelhör, Sonneberg
Werner Voth, Forst

Ehrennadel des DMV in Gold und Ehrenmitgliedschaft
Günter Barthel, Erfurt
Horst Kohlberg, Erfurt
Peter Klimgst, Borna
Bernhard Kreutz, Halle
Lothar Schultz, Rostock
Winfried Liebschner, Dresden
Wolfgang Hanusch, Niesky
Eberhard Gamm, Dresden
Peter Pohl, Dresden
Gert Barche, Köthen
Dr. Bernhard Herbst, Brandenburg
Heinz Sperling, Magdeburg
Werner Burandt, Magdeburg
Karel Reischl, Pizen

Ehrenmitglied
Paul Kaiser, Berlin

Ehrennadel des DMV in Silber
Heinz Haase, Dresden
Hans-Joachim Herm, Greifswald
Wolfgang Schreiner, Leipzig
Egon Jakobi, Sonneberg
Dr. Siegfried Schulze, Leipzig

Ehrennadel des DMV in Bronze
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Joachim Heine, Magdeburg
Rudi Herrmann, Berlin
Günter Hahn, Rostock
Steffen Lieberwirth, Leipzig

Aktivist der sozialistischen Arbeit
Peter Eickel, Dresden
Heinz Bernhard, Oschersleben

Mitteilungen des Generalsekretariats

Die „Allgemeine Genehmigung Nr. 84" wurde vom Präsidium am 30.01.1982 in neuer Fassung beschlossen. Der Neudruck (Blatt 2.4.1 und 2.4.2, Ausgabe 1982) ist in den Organisationsunterlagen auszuwechseln.

AG 1/44 – Beeskow
Die Arbeitsgemeinschaft veranstaltet vom 10.–19. Dezember 1982 eine Modelleisenbahn-Ausstellung im AG-Raum, Kirchgasse (Nähe Markt). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–17 Uhr.

AG 6/43 – Dessau
Am 15. Januar 1983 von 10–15 Uhr im Kultursaal des Dessauer Hauptbahnhofs Modellbahntauschmarkt. Tischbestellungen sind zu richten an: Lutz Brieger, 4500 Dessau 6, Fr.-Mentzel-Str. 68.

AG 3/5 – Plauen
Die Arbeitsgemeinschaft bietet eine von ihr gestaltete Bildpostkartenserie „Expreßtriebwagen ‚Karlex' und ‚Karola' im Vogtland" an. 3 Umschlagfotos – 15 Fotos Inhalt – Preis: 3,80 M zuzügl. Verpackung und Porto. Sammelbestellungen – kein Einzelversand – an: W. Bernhardt, 9900 Plauen, Wagnerstraße 24. Der Versand erfolgt per Nachnahme.

AG 3/96 – Dresden-Klotzsche
Die Arbeitsgemeinschaft sucht noch Mitglieder, die sich am Ausbau des Stellwerks 5 im Bahnhof Dresden-Klotzsche für die Errichtung einer H0-Gemeinschaftsanlage beteiligen wollen. Meldungen sind zu richten an: Sven Schneider, 8028 Dresden, Braunsdorfer Str. 85.

AG 3/86 – Burgstädt
Die Arbeitsgemeinschaft übernimmt wieder Reparaturen an Modelleisenbahnen. Annahme: jeden letzten Samstag im Monat im „Haus der Jugend" in Burgstädt von 9–10 Uhr. Im Dezember abweichend am 18. und 25.12.1982.

NEM-Sammlung
Die im Heft 10/1982 angebotene NEM-Sammlung umfaßt einschließlich Deckblatt und Verzeichnis nur 28 Blätter.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

12/1 Biete: H0, BR 86; 64; 110; 55. Suche: Fotos v. d. Dampfbahn; „Die Franzburger Kreisbahnen".

12/2 Biete: Schmalspurmaterial $H0_e$ (technomodell); Broschüre Mosel-Ortmannsdorf u. Sä I K; Fotos von Schmalspurlokomotiven in der DDR. Suche Fotos von folgenden Lokomotiven: 99 511, 99 513, 99 514, 99 517, 99 522, 99 523, 99 526, 99 527, 99 528, 99 529 sowie and. hist. Aufnahmen von sä. IV K-Lok.

12/3 Biete: „Die Modelleisenbahn" 1–3; Modelleisenbahnkalender 1969–1981; „Das Signal" 4/1961, 1,2/1962, 19/1966, 28–35 1969/1970; Eisenbahnkalender 1980/81; „Der Modelleisenbahner" 5/1973, 9,10/1978, 6/1980. Suche: V 60 in H0 (mögl. Tausch).

12/4 Biete: Fahrplan CVB 1965, Rand Mc Nally's officielle Eisenbahnkarte der USA, Canada und Mexiko 1887. Suche: TT, BR 38; 07; 08; 45; 74; 77; 79; 85 (Eigenbau).

12/5 Biete: Modellautos in H0, Dias mit BR 65, 75, 95; Literatur u. Kalender. Suche: H0, BR 84; BR 42; SVT 04 DB; Modellautos; Dias mit BR 52; Dampflokschild.

12/6 Biete: „Reisezugwagen-Archiv"; O- und G-Wagen von technomodell. Suche: „Die Muldenthalbahn"; Kursbücher vor 1969; E 77 in TT (auch defekt); Gepäckwagen von technomodell; Schmalspurmaterial von Herr.

12/7 Suche: „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Die Muldenthalbahn"; „Franzburger Kreisbahnen"; Reisen mit der Dampfbahn"; Eisenbahnjahrbücher 1963, 1964, 1966, 1967 sowie Betriebsgeschichten von Nahverkehrsbetrieben der DDR oder Bildmappen.

AG 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus – Hervorragendes Volkskunstkollektiv

Die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft können auf eine langjährige Erfahrung in der Verbandsarbeit zurückblicken. Ende Mai 1981 erhielten wir von der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen die Auszeichnung „Hervorragendes Volkskunstkollektiv". Im folgenden soll über diese nunmehr 16 Jahre alte AG berichtet werden.

Am 13. Juni 1966 mit 5 Freunden gegründet, ist eine enge Zusammenarbeit mit Dienststellen der DR ein fester Bestandteil der Arbeit. Zu den ersten in Angriff genommenen Objekten gehörte der Aufbau einer Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße H0.

1971 organisierten die Mitglieder unter Leitung von Freund Schütz erstmals eine Ausstellung für die Öffentlichkeit, auf der auch Heimanlagen gezeigt wurden. 1975, 1976, 1979 und im vergangenen Jahr folgten weitere Ausstellungen. Natürlich gehören zum Leben unserer Arbeitsgemeinschaft auch Exkursionen zu interessanten Verkehrsobjekten in der DDR.

Enge Verbindungen zu den Arbeitsgemeinschaften in Saßnitz, Göhren (Rügen), Mühlau, Netschkau und Saalfeld haben dazu geführt, wertvolle Erfahrungen auszutauschen. Aber auch die Solidarität spielt bei uns eine große Rolle. Solidaritätsanlagen in verschiedenen Nenngrößen zogen während der Ausstellungen die Aufmerksamkeit vieler Besucher an.

Im Juli 1980 erhielten wir den Ehrennamen „Spreewaldbahn". Ein fester Bestandteil in unserer Arbeit ist selbstverständlich auch die Beschäftigung mit der Geschichte der Eisenbahn, denn nur dadurch wird es möglich, exakt die Wirklichkeit im Modell umzusetzen. Dabei sehen wir uns verpflichtet, besonders die Geschichte der Spreewaldbahn zu erforschen, Fotos und Dokumente von dieser 1970 stillgelegten Bahn auszuwerten und der Öffentlichkeit vorzustellen. Übrigens wären wir dankbar, wenn uns Freunde der Eisenbahn bei der weiteren Erforschung dieser Schmalspurbahn weiterhelfen würden. In diesem Jahr bauen wir die H0-Gemeinschaftsanlage völlig um, so daß sie dann der Öffentlichkeit in einem völlig neuen Gewand vorgestellt werden kann. Und das alles ist nur möglich, weil Ehefrauen unserer AG-Mitglieder viel Verständnis für diese Freizeitbeschäftigung haben. Drei Ehefrauen gehören bereits unserer Arbeitsgemeinschaft an und ziehen tüchtig mit.

Dipl.-Ing. H. Großstück, Cottbus

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche „Die Dampflokomotive", „Reisen m. d. Dampfbahn". **Biete** „Dampflokarchiv 3", „Bahnland DDR", je 19,80 M.
F. Wesser, 8902 Görlitz
Fr.-Heckert-Straße 16

Suche „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1–26, komplett oder einzeln.
D. Berger
7031 Leipzig
Schönauer Straße 117

Biete Brosins und Koch „Lokomotivführer" (1903), 3 Bd.
Suche H0m Lok und Wagen (Herr).
J. Mühlmann, 1271 Birkenstein
Am Fließ 38/40

Verkaufe Zeitschrift „Modelleisenbahner", Jahrgang 1962–1981, ges. 206 Hefte, für 130,– M.
H. Reimann, 9708 Treuen
R.-Breitscheid-Straße 18

Rentner erbittet defektes TT-Bahnmaterial aller Art für Bastelzwecke.
Heinz Jubel
7320 Leisnig
Niederlanggasse 4

Biete „Reisen mit der Dampfbahn", Baureihe 01, „Historische Bahnhofsbauten", „Schmalspurbahn der Oberlausitz", „Rübelandbahn", „Franzburger Kreisbahn", „Dampflokarchiv" IV. **Suche** andere Literatur oder TT-Material.
W. Schwenkner, 3270 Burg
Berliner Chaussee 3b, PF 23/04

Suchen alle Hefte des 1. Jahrgangs 1952
Redaktion
„modelleisenbahner"

Suche in H0
BR 62, 80, 81, 84, 89, 91
sowie Windbergwagen.
G. Espenhain
7010 Leipzig
Körnerstraße 45

Modelleisenbahn-Anlage H0, 2,50 m x 3,50 m, mit Loks, Wagen, Schaltpult u. v. a., zu verk., Platte Rohbauf., 1500,– M. **H. Reißig, 8212 Freital,** Dresdener Straße 304

Suche in H0 BR 03 (Schicht), 84, 91.
Biete in H0 23, 50, 42, 80.
B. Berger, 4412 Roitzsch
Südstraße 3

Biete H0m (Herr) Lok BR 99, 2 Pers.-, 2 Güter-, 1 Rollwagen, 0e (Minex) Lok BR 99, 3 Pers.-, 3 Güterwagen.
Suche Märklin-Fahrzeuge (Sp. 0).
H. Frosch, 4020 Halle
Dessauer Straße 54

Verkaufe in Nenngröße H0: Dampf- und Dieselloks sowie weiteres rollendes Material und Zubehör (alles DDR-Prod.). Liste anfordern. (etwa 1 500,– M).
Reiner Necke, 5321 Oberroßla
Alzendorfer Straße 19

Verkaufe Anlage H0, 2teilig, 2,70 m x 1,10 m, sehr gut erhalten, Berglandschaft, 4 Züge, gleichzeit. Betrieb in 3 Etagen, div. Zubehör, für 1000,– M.
Zu erfragen nur schriftlich:
Rimpler, 8900 Görlitz
Hohestraße 9

Verkaufe TT-Modelleisenbahn (1,30 m x 0,80 m) mit 5 Loks, 2 Triebwagen, 16 Wagen, 3 Trafos und Zubehör, für 850,– M.
Becker, 5800 Gotha,
Moßlerstraße 8/12

Verkaufe Modellbahn Spur N, 1,30 m x 0,80 m, komplett, 500,– M.
Suche H0e-Loks (auch Eigenbau) u. a. Material H0e.
Manfred Kühl, 1055 Berlin
Rietzestraße 15
Tel.: 5 66 42 29

Verkaufe Modelleisenbahnanlage TT, 1,10 m x 1,75 m, mit Gleis- und rollendem Material, 4 Triebfahrzeuge, 43 Wagen, 4 Trafos, zahlreiches Zubehör, 900,– M.
Finger, 1180 Berlin
Lahmertstraße 6,
Tel.: 6 81 61 08

Biete Spur 0: 2achs. Lok (def.), 20m-Wagen (Köln 19540), 1 kompl. Gleisfigur (2 Weichen), alles Bub, 1 Rungenwagen (Zeuke), H0m-Loks d. NWE, GMWE, GHE, Spreew. (Eigenbau).
Suche H0 BR 23, 42, 50, 84, 91.
Hofmann, 6426 Lauscha
Tierberg 16

Verkaufe kompl. TT-Eisenbahnanlage mit Fahrleitung, 3,40 m x 1,40 m, mit Schaltpult und schöner Landschaft, 2000,– M,
kompl. N-Anlage mit Landschaft, 1,60 m x 0,75 m, 1000,– M.
Zuschriften an:
M. Klinger, 9030 Karl-Marx-Stadt
Kepplerstraße 15

eisen bahn **mosaik**

Historische Straßenbahnen

Nicht nur in Berlin — wir berichteten darüber im Heft 8/82 — gibt es alte Straßenbahnfahrzeuge, die Traditionszwecken dienen. Wer Glück hat, kann in Leipzig eine noch mit „Hafermotoren" betriebene Straßenbahn neben modernen Tatrazügen sehen (Bild 1).

Viel Können stellten die Mitglieder der AG 6/38 in Halle unter Beweis, als zum 100jährigen Jubiläum der Straßenbahn in Halle die Restaurationsarbeiten am Triebwagen 78 der ehemaligen „Merseburger Überlandbahnen" (MÜBAG) rechtzeitig abgeschlossen werden konnten (Bilder 2 und 3). Dieses Fahrzeug wurde 1912 mit zwei weiteren von der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf hergestellt. Die elektrische Ausrüstung lieferte die AEG. Anfänglich mit Raucher- und Nichtraucherabteilen und der 2. und 3. Klasse ausgerüstet, mußte dieser Triebwagen mehrere Numerierungen über sich ergehen lassen. Im Laufe der Betriebsjahre erfolgten verschiedene Umbauten.

Als 1951 die MÜBAG mit der Halleschen Straßenbahn vereinigt wurde, erhielt dieser Wagen den für Halle üblichen Farbanstrich. Zuletzt mit der Nr. 613 eingesetzt, wurde er 1967/68 abgestellt, jedoch aufbewahrt und schließlich vor kurzem restauriert.

Fotos: D. Wünschmann, Leipzig (1) und B. Jähne, Halle (2)

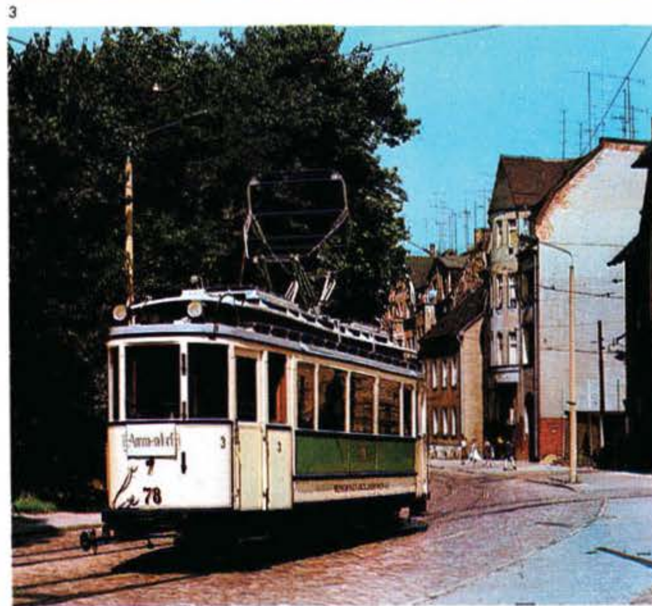
1



2



3

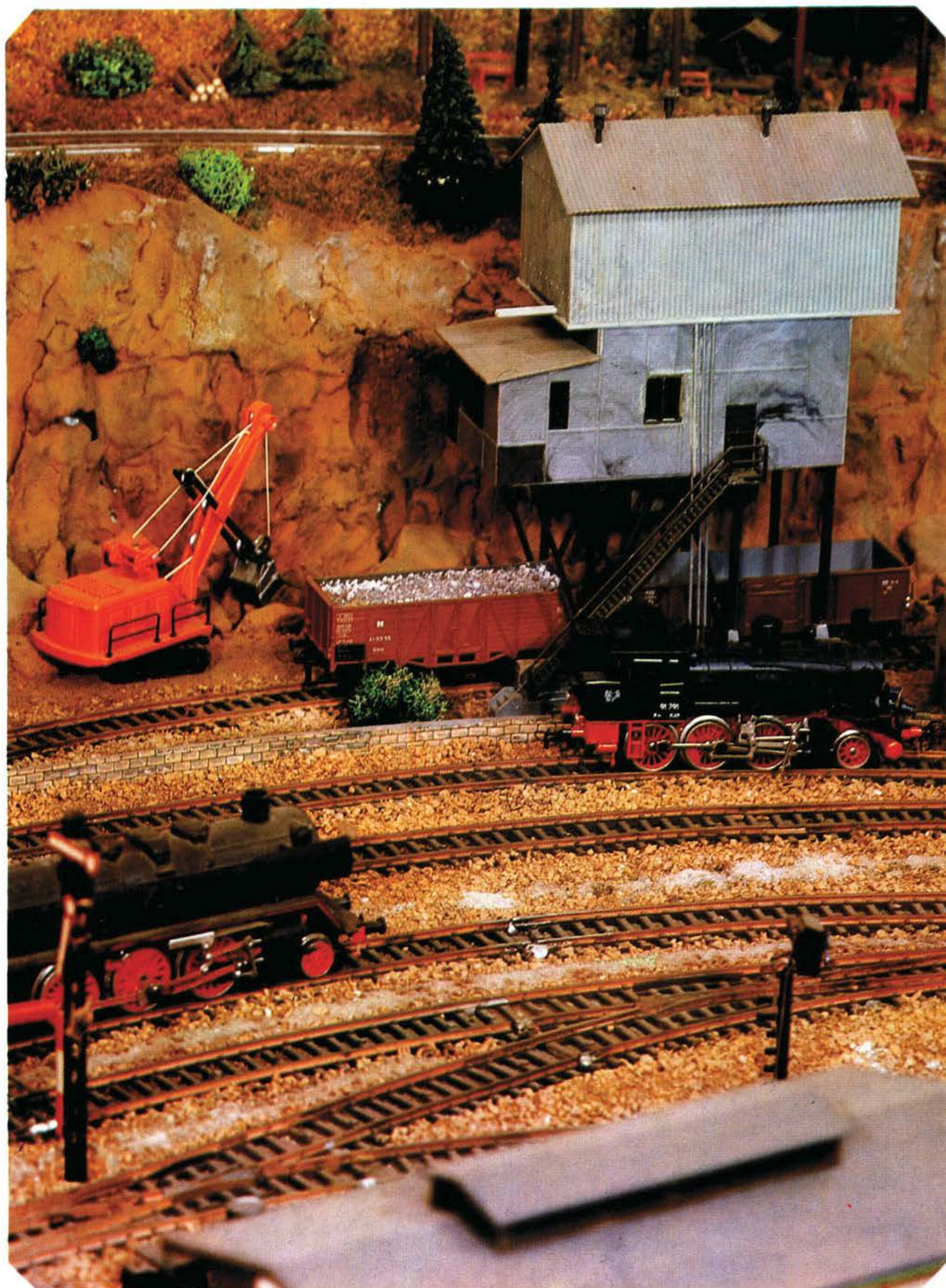


Steinbrüche sind immer wieder beliebte Anregungen des Vorbildes, die auf Modellbahnanlagen Platz finden. So auch auf der H0-Heimanlage unserer Leser Wolfgang und Jürgen Albrecht aus Oschatz.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

16330 12
ADLER'S
0090 2123 2317

140 389 059
ZINZ 11



INDEX 32542